So, I take up again the Appropriation (Railways) Bills.

**THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 5 BILL, 1994**
**AND**
**THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 4 BILL, 1994—contd.**

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: Sir, I was mentioning that the more I look at it. the more helplessness I see on all sides. I request the hon. Minister to at least concede some specific demands of the State of Punjab. Chandigarh is the capital city of Punjab and in the immediate future it is likely to be transferred to the State of Punjab. But Chandigarh today is totally unlinked with any city in Punjab It is not linked with Punjab at all. So, I would request that the two major demands which arc pending with the Railway Minister, may be accepted. At least Chandigarh should be linked with Ludhiana and with Rajpura. One area is on the main line and the other is on the inner side of the Punjab i.e. Rajpura. So, the Malwa belt could be linked with this area.

The second point which I had mentioned last time was for a railway line from Patiala via Sammana cither to Jakhar or to Narwana. As I mentioned last time, this demand has been pending for the last 47 years and I would like to remind you that my grand-father and my father, both led a number of delegations to get this railway line. I come from the third generation. I am also raising the same demand in this House and you had promised last time that you were going to do .something. It will not eosl more than 60 crores of rupees. Sir, for the last 47 years, Punjab did not have even an inch of new railway line. *{Interruptions)* It will not cost Rs. 500 crores. It will cost just Rs. 40 crores. 1 do not want to repeat what 1 have said many times in the House. But, these arc the two major demands relating to Punjab and 1 would request the Minister to accede to them. Otherwise, the Punjabis are saying that the Centre is discrinating against Punjab.

Then, I come to the question of conversion of narrow gauge into broad gauge. The money that you are spending there is not bringing the desired result. Even the Standing Committee on Railways in their report on the gauge conversion had said that gauge conversation is taking place at a slow pace where the traffic flow is the minimum. In fact, the money which you are investing is not being utilised properly both in terms of economic development of the area and the traffic demand of that area.

Lastly, I would say that we are very grateful to late Shri Rajiv Gandhi who gave Punjab the Kapurthala Coach Factory. Sir, it is doing extremly well. I am also thankful to the hon. Railway Minister who is taking a keen interest in this factory. But I wish you could provide more funds for the expansion of this factory which happens to be one of the most efficient coach factories in the country today.

I would like to thank you. Sir, for the two services which you have introduced the Shatabdi service from Amritsar to Delhi and the Shatabdi service from Chandigarh to Delhi. The people of Punjab arc really grateful to you for this. But, I would like to request you that if it could be introduced from Delhi to Patiala and then extended to Bhatinda, then the entire Punjab would be covered by the Shatabdi service. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SYED SIBTEY RAZI): Shri K.K. Veerappan. Mr. Veerappan, your party has six minutes only. You had given two names. I would request you to be very brief.

'SHRI K.K. VEERAPPAN (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railways Appropriation Bill. The Integral Coach Factory in Madras has been manufacturing quality coaches for the Railways for a pretty long time. Though the ICF has been

'English translation of the original speech
delivered in Tamil.

manufacturing 1,500 coaches a year, now order has been placed only for building 750 coaches. ICF in Madras has the added advantage of manufacturing components required for building coaches. Though these coaches are guaranteed for five years, they last for 25 years. Countries like Kenya and Jamaica have been buying coaches from ICF, Madras. Cutting across party lines, all the trade unions have been demanding not to slash the order for ICF to 750 coaches.

Sir, at the same time the Coach Factory at Kapurthala has been given order to the tune of 750 coaches though its installed capacity is only 300 coaches. The coaches built there are not of good quality. In spite of the guarantee of five years given by Kapurthala Factory, the coaches don't last even for two years. This apart, the required components are bought from private sector. I would like to ask the Hon'ble Minister whether this will not pave way for corruption. We have reasons to doubt that because of some vested interest, Kapurthala Coach Factory has been given huge order.

There is a central railway workshop in Ponmalai near Trichy in Tamil Nadu. The incentive given to the employees has been reduced. The DMK trade union leader Mr. Kuppusamy has issued a statement opposing this decision. Other trade unions have also expressed their dismay over the matter. I hope the Railway Minister will take note of this and increase the incentive to the employees of Ponmalai Workshop.

Sir, the Mass Rapid Transit System, MRTS that was launched 20 years ago is moving in turtle-pace because of paucity of funds. There is traffic jam in the city of Madras during peak hours. People find it vary difficult to go to work and come back home. The Railways would do well to allocate more funds in order to complete the project soon.

I have some important points to make about my own region. We have been demanding for laying a rail line from Salem -to Karur *via* Rasipuram and Namakkal. I have made a special mention about the need of this line on the floor of the House. I even handed over a letter signed by M.Ps of different political parties to the Railway Minister and sent copies to the Prime Minister. Deputy Chairman - Planning Commission and even the Chief Minister of Tamil Nadu. In reply to the letter, the Railway Minister wrote that after Madurai-Maniachi rail line work is completed, we shall take up this Salem-Karur rail line project. I pleaded for the inclusion of this project in the Eighth Five Year Plan, since even the survey had been conducted. The Hon'ble Minister has travelled through this route by road several time while visiting the holy shrine at Nagoor. He knows how important the route is. Those who wish to travel from Bombay or Bangalore to Kanniyakumari have to travel by road on this route. Because this is the shortest route between Bombay and Kanniyakumari. Now those who want to travel by train from Salem have to come to Erode and then go to Karur. Since people prefer to travel by road because of short distance, there is traffic jam on National Highway No. 7 resulting in accidents. I appeal to the Hon'ble Minister to include this project in the Eighth Plan and expedite laying of rail line between Salem and Karur soon.

Sir. Rajdhani Express was introduced for Bombay and Calcutta earlier. Ever-since, we have been demanding Rajdhani Express for Madras. But the Railway Minister first introduced Rajdhani Express to Bangalore. Even when Rajdhani was introduced to Madras, unlike other Rajdhani Expresses. It is run only once a week. Now this train has been extended to Trivandrum. That is to say, there is no Rajdhani for Madras now. Therefore, we want an exclusive Rajdhani Express for Madras.

The Chief Security Commissioner has been given extension after extension, while there are *a* number of eligible aspirants. I don't know the reason. The

Hon'ble Minister should look into this matter.

Mr. Vice-Chairman, Sir, it is reported that the Railway Minister while reacting to the demand for moe railway network and facilities for Tamil Nadu had said that much had been done during Britishers' time in Tamil Nadu so there is no need for more railway network now. I would like to know whether the Minister wants the Britishers to come and rule India so that Tamil Nadu can get a better deal from Railways.

Even the funds allocated for Tamil Nadu by Railways are being diverted to Karnataka. For example, Rs. 320 crores was earmarked for Dinugal-Trichy broad-guage line and Rs. 40 crores was allocated this year. Out of this 40 crores Rs. 20 crores has been diverted to Karnataka. So, I wish to ask you Mr. Minister, whether you are a Minister for the entire India or only for Karnataka?

The Minister should stop giving step-motherly treatment to Tamil Nadu this way. I am hopeful he will allocate more funds for Tamil Nadu at least hereafter. With these words I conclude.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: Sir,....*(Interruptions)*... It is true that the amount earmarked for Tamil Nadu has been, in a clandestine manner, diverted to Karnataka.

**श्री रामजीलाल** (हरियाणा): उपसभाध्यक्ष महोदय, विनियोग (रेल) संख्यांक-4 विधेयक, 1994 और विनियोग (रेल) संख्यांक-5 विधेयक, 1994 का मैं समर्थन करता हूं। रेलवे ने 1993-94 में दो सौ करोड़ रुपए का खर्चा कम करके अच्छा काम किया है, इसके लिए मैं अपने मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं कि इसी तरह और खर्चे कम करके विकास कार्य किए जाएं, तो मैं समझता हूं कि बहुत अच्छी बात होगी। भारतीय रेलवे दुनियां में सिंगिल मैनेजमेंट का हालांकि बहुत बड़ा सिस्टम है। इससे रोजगार की काफी उम्मीदें हैं। हमारे हरियाणा स्टेट में जगाधरी में एक वर्कशाप है तथा हरियाणा में और कोई फैक्टरी नहीं है। रेलवे का सर्वे और एसेसमेंट होता रहता है। मैं माननीय मंत्री जी से हिसार से चंडीगढ़ रेलवे लाईन के बारे में प्रार्थना करूंगा। महोदय, पिछले साल भी मैंने आदरणीय रेल मंत्री जी से मांग की थी, लेकिन मैं समझता हूं कि हम यहां मांग करते हैं और वह मांग बाद में कहीं नक्शे पर नहीं आती। तो मैं फिर दोबारा इस मांग को दोहराते हुए आपके माध्यम से प्रार्थना करूंगा कि हमारे हरियाना में हिसार से चंडीगढ़ राजधानी जाने का रेल से कोई रास्ता नहीं है। जब हम हिसार से चंडीगढ़ जाते हैं तो हमें हिसार से पहले धुरी जाना पड़ता है और फिर रेल चेंज करके पटियाला जाते है और पटियाला के बाद हम चंडीगढ़ पहुंचते हैं। आज इस युग में जो इतनी तेज़ी का युग है, रेलवे मंत्री जी जगह-जगह एक्सप्रेस और तेज़ गाड़ियां नई-नई चालू कर रहे हैं। इस ज़माने में भी आज हमारे हिसार में तेज़ गति से जाने का कोई रेल रास्ता नहीं है जबकि हिसार हरियाणा का सबसे बड़ा शहर है और मैं समझता हूं कि बादशाह फिरोज़शाह तुगलक ने जिन्होंने यहां किले की स्थापना की थी और किला ही नहीं बनाया उन्होंने यहां पर लोगों के लिए एक नहर भी बनाई थी। तो ऐसी जगह हो, ऐसा मुकाम हो, ऐतिहासिक की जगह हो और वहां पर रेल की सुविधा न हो तो मैं आपके द्वारा मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि हिसार से उकलाना और नरवाना यदि बीस किलोमीटर लाइन को मिला दिया जाए तो हिसार से चंडीगढ़ सीधा रास्ता हो सकता है।

**[उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल) पीठासीन हुए]**

दूसरी बात जो मुझे रखनी है हिसार से फतेहाबाद, फतेहाबाद से रतिया और जाखल। जैसे मैंने पहले स्पेशल मेन्शन में कहा था कि नेशनल हाइवे पर अग्रसेन महाराज के नाम से हिसार में मेडिकल कॉलेज की स्थापना हुई है जो चालू हो गया है। उनकी भी यह मांग थी तो मैं आदरणीय मंत्री जी से यह प्रार्थना करूंगा कि हिसार से फतेहाबाद, फतेहाबाद से रतिया और रतिया से जाखल एक लाइन चालू की जाए क्योंकि फतेहाबाद शहर ऐसा है, जहां भारतवर्ष को आज़ाद हुए 47 साल हो गए हैं, पर फतेहाबाद शहर में न कोई छोटी लाइन है और न कोई बड़ी लाइन आज तक है।

तीसरी बात मैं एक और कहूंगा कि हिसार से रोहतक, हिसार से जाया हांसी, हांसी से मेहम और रोहतक के लिए कोई भी रेलवे लाइन नहीं है। तो मैं अपने माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि इसकी ओर ध्यान दिया जाए और मैं समझता हूं कि हरियाणा स्टेट एक छोटी स्टेट है। एक छोटी स्टेट होते हुए मैं समझता हूं कि यह लीडिंग स्टेट है, इसकी ओर ध्यान

नहीं दिया जाता है। मैंने पहले भी अपनी एक मांग में कहा था कि हरियाणा स्टेट के अंदर जो रेलवे की कमी है, वह दूर की जाए ताकि वहां की जनता को सहूलियत मिल सके।

मैं एक दो बातें और कह कर जल्दी करूंगा। एक बात मुझे यह कहनी है कि हिसार में डबल फाटक के नाम से एक बहुत मशहूर रेलवे फाटक है और यह सदन इस बात को सुनकर शायद चकित रह जाएगा कि चौबीस घंटों के अंदर वह फाटक साढ़े तेईस घंटे बंद रहता है। ऐसा शायद ही भारतवर्ष में कोई उदाहरण मिलेगा जो चौबीस घंटों के अंदर साढ़े तेईस घंटे फाटक बंद रहता हो। तो वहां की जनता को काफी कठिनाई होगी ही। जब वहां से घूम-फिरकर आना पड़ता है तो तीन और चार किलोमीटर पार करके आना पड़ता है। ये डबल फाटक वैसे आम मशहूर है लेकिन ठंडी सड़क से व पुराना बिजलीघर से होता हुआ इस सड़क पर आता है। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि इस की ओर ध्यान दें या ओवरब्रिज बनाएं या फुटब्रिज बनाएं, कोई ऐसा रास्ता या उपाय साधन किया जाए ताकि लोगों की तकलीफ दूर हो सके।

एक और बात। ये रेलवे फाटक, गांवों के पास जो फाटक होते हैं उपाध्यक्ष महोदय, या तो वहां कोई गेटमैन होगा ही नहीं। एक्सीडेंट हो जाते हैं। या होगा तो एक रखा जाता है। चौबीस घंटे में एक आदमी ड्यूटी नहीं दे सकता। तो आदरणीय मंत्री जी से मैं प्रार्थना करूंगा कि ऐसे गांवों के पास जो गेट हैं, फाटक हैं, उन पर दो आदमी रखे जाएं ताकि वे 12-12 घंटे की ड्यूटी दे सकें। वो क्या करते हैं कि जब भी रेल आए या न आए, फाटक बंद रखते हैं। जब कोई गाड़ी ले कर आता है तो वहां खड़े होते हैं और जब वह मकान से निकल कर आएगा, पांच मिनट में फाटक खोलेगा और फिर गाड़ी जाएगी। तो जनता को बड़ी भारी परेशानी होती है। अब मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि इस तरह जहां-जहां फाटक हैं, जहां आदमी नहीं रखे हैं, फाटक और गेटमैन नहीं रखे हैं, वहां पर गेटमैन रखे जाएं ताकि लोगों को तकलीफ न हो।

मैं एक बात और आपसे कहूंगा कि रेलवे स्टेशनों पर आप द्वारा ऑथराइज्ड दुकानें होती हैं, कान्ट्रेक्ट हो जाते हैं और दुकानदार लोग अपने ठेके पर ले कर या सरकार के रेट पर वह अपनी चीजें और सामान बेचते हैं। क्या इनकी चेकिंग होती है कि किस किस्म का वह सामान बेचते हैं? किस तरह की चाय देते हैं? कैसा सामान मिलता है? जगह-जगह लिखा जाता है कि यहां से आप कोई भी चीज़ न लें। उस आदमी को हिदायत दी जाती है तो वे दुकानें किसलिए हैं?

तो मैं आप से प्रार्थना करूंगा कि इस तरह के प्लेटफार्मों पर जो दुकानें रेलवे ने दी हैं उन सब की चैकिंग करके जो क्राइटेरिया है उस के मुताबिक उनको सामान सप्लाई किया जाए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं ज्यादा समय न लेते हुए आप से यही प्रार्थना करूंगा कि जितनी मैंने डिमांड रखी है हरियाणा स्टेट की, मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वह इस ओर ध्यान दें। ऐसा न हो कि अगले साल फिर बजट आए और फिर हम इसी बात को दोहराते रहें और वहां की स्कीमें क्लियर न हों। इसलिए आप से पुनः प्रार्थना करूंगा कि जो हमने हरियाणा की मांगें रखी हैं उन को पूरा किया जाए। हम हरियाणा के लोगों को कह सकें कि हम नुमाइंदे बनकर यहां आए हैं और आप के लिए कुछ कर रहे हैं। एक दफा तो हम आए हैं हो सकता है ऐसा न हो कि हम 6 साल यहां पर चीखते रहें और वापस चले जाएं। मैं पुनः आपसे प्रार्थना करूंगा कि इस ओर ध्यान दें।

SHRI S. MUTHU MANI (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to speak on the Railway Appropriation Bill on behalf of A.I.A.D.M.K. Unfortunately, I can't have a word of praise for the Railways since the interests of Tamil Nadu have remained neglected just as in the past.

The demand for Rajdhani Express to Madras was met long after introducing a Rajdhani Express to Bangalore though our demand was much older. Yet, that train has been now extended up to Trivandrum. I have nothing against introducing another Rajdhani Express to Trivandrum. This extension from Madras to Trivandrum affects the passengers boarding the train at Madras since it causes undue delay in addition to non-availability of the required number of berths. Therefore, there should be an exclusive Rajdhani Express between Madras and Delhi and food should be provided free of cost like other Rajdhani Expresses. Madras Rajdhani Express should be run at least thrice a week now to clear the traffic and ultimately increased to all the days in the week.

I am happy that the Railway Minister flagged off a train to Nagoor, a holy shrine of Muslims. There is a demand for increased frequency of the train to Nagoor and also for connecting Velanganni where a sacred church is situated. Since a lot of pilgrims belonging to different religions all over India throng to these holy shrines, I appeal to the hon. Minister to connect Velanganni *via* Nagoor and Nagapatinam.

The Railways have promised uniguage conversion and electrification of railway lines in the entire country in a phased manner. But the speed with which the uniguage conversion and electrification is taking place in Tamil Nadu indicates that Tamil Nadu will be left behind as compared to other States. The poor allocation of funds is the major reason for this.

On the main line from Madras to Trichy via Chidambaram, there arc only a few trains and Cholan Express is the only day-time express. While a train takes about six hours to cover 400 Kms on chord line from Madras to Dindigul, the fastest Cholan Express on the main line takes 6$^{1}/_{2}$ hours from Madras to Chidambaram, a distance of 200 Kms. Therefore, I appeal to the Railway Minister for a superfast train on the main line via Kaddaloor Chidambaram, Kumbakonam and Tanjore. The Railway platforms at Athiramapattinam, Jalorpet and some other old stations are falling apart because of non-maintcnancc. These platforms should cither be constructed anew or renovated to make them fit for use.

A commercially important stretch of about 25 Kms. between Bodi and Lower Camp in my native district of Madurai have not. been connected by rail. Kombai, Devaram, Uthampalayam, Cumbum and Gudulure between Bodi and Lower Camp arc transit points from where rich commercial crops like cardamum, pepper and cloves are brought from the neighbouring Kerala to be sent to different parts of the country. The traders and the labourers transporting these items experience a lot of difficulties without rail facilities. The rail line, Madurai-Bodi, has not been repaired since the time of the Britishers. If this is repaired and extended up to Lower Camp via Uthamapalayam, Cumbum and Gudalur, it will boost the economic activities in the region.

The people of. Tamil Nadu are pained at reports that the Railway Ministry is diverting funds intended for uniguage projects in Tamil Nadu to Karnataka.

The charge has been levelled by senior Congress MPs from Tamil Nadu. So, yon cannot accuse the A.I.A.D.M.K, of politicising the issue. The fact remains that the funds meant for Dindigul-Madras uniguage projects have been diverted to Karnataka.

The senior Southern Railway officials confirmed the diversion of funds, but they declined to give details of the diversion of the funds. 1 demand a Parliamentary probe to go into unigauge conversion projects in Tamil Nadu and Karnataka. The Minister should also furnish to the House the funds earmarked fur unigauge projects in Tamil Nadu and Karnataka for the year 1994-95 and the actual amount spent so far.

The Railway Minister, though hails from Karnataka, belongs to the whole country and hence should not deprive the rights of the sister State like Tamil Nadu. I would also like to draw the attention of the Minister to the total neglect of the State during his tenure as Railway Minister.

The Railway Ministry is implementing a Mass Rapid Transport System in Madras. It has taken the Railways nearly 11 years to complete the work for just a four-kilometre route. This is because of the utter neglect of the Railways in releasing funds for the project. At this rate it would take centuries to complete the project. I am sorry to say it. As

demanded by our hon. Chief Minister, the Railway Minister should come forward to allot more funds and complete this project soon.

The Integral Coach Factory, Madras which used to be the pride of the Railways till eighties is now being systematically downgraded. The capacity of the unit is being pegged down to 750 coaches a year whereas the Railway is encouraging the growth of the Kapurthala unit in Punjab. I have apprehensions that ICF will very soon be converted into a container and wagon manufacture unit and thousands of workers shall be retrenched as a result of this. I request the Railway Minister to take steps to provide more funds to ICF, Madras for its modernisation. I also demand that the Railways should take steps to double the railway track between Bombay and Madras.

I have a word about the Central Workshop at Trichy. Recently, the management of the Central Workshop. Trichy, of the Indian Railways decreased 1,000 man-hours per wagon (Box-N-Wagon) and put pressure on the workmen to finish the work of Box-N-Wagon within 3360 man-hours to avoid paying incentive and thereby invited trouble in the said workshop. The employees of the said workshop arc agitating on this account and they demand that they may be allowed to complete the work of Box-N-Wagon at par with the other Production Units of the Indian Railways i.e. 4048 man-hours per wagon. Within the Railways, there cannot be two rules i.e., the employees working in the production unit at Amritsar and Samastpur can complete a wagon in 4048 man-hours and can cam more incentives whereas the employees working in the Central Workshop at Trichy should complete the work of a wagon in 3360 man-hours and gain less incentives. This is a clear case of discrimination. Because of this drastic reduction, the employees at Ponmalai Workshop have sacrificed their tea time and rest time which are allowed. 1 would like to put it in this way that the management of Ponmalai Workshop is exploiting the work-force. When the employees were agitated about the said reduction, the management of Ponmalai Workshop took undemocratic steps to defeat their agitation, by suspending the employees and harassing the employees' by issuing charge-sheets, etc. I, therefore, warn the Government that the management of the Ponmalai Workshop are pursuing anti-labour policy and the above action of the management of the Ponmalai Workshop will definitely turn the said unit into a loss-making unit, if they continue to adopt this method. 1 therefore, strongly urge upon the Railway Minister, on behalf of Annathlirsangapcravai, being the General Secretary of that Union, to intervene in the matter and sec that justice is done to the employees working in Ponmalai Workshop at Trichy so that it continue to be a profit-making unit.

With these words, I conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): Why did you grudge investment in Karnataka? Tamil Nadu is a sister-State whereas Karnataka is a mother-State.

*...(Interruptions)...*

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: Sir. the amounts allotted for Tamil Nadu have been diverted.

*, ..(Interruptions)...*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): Sometimes, take things jocularly Don't take seriously always.

**उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल):** मीणा जी मारग्रेट आल्वा जी का कहना है आपको पांच मिनट बोलना है। कहने के लिए तो बहुत कुछ है। फुलफ्लैज्ड डिबेट नहीं है, अप्रोप्रिएशन बिल है। अगर देर तक बोलेंगे तो जवाब नहीं हो पायेगा।

**श्री मूलचन्द मीणा** (राजस्थान): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सोच रहा था कि माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद दूं या उनकी तारीफ करूं। तारीफ करने के लिए मेरे पास शब्द नहीं हैं जिनको मैं कह सकूं।

आज़ादी के बाद राजस्थान प्रान्त को रेल विभाग की ओर से याद नहीं किया गया लेकिन मंत्री जी ने अपने तीन साल के कार्यकाल में राजस्थान को याद किया। देश के अन्दर लाइन गेट परिवर्तन का कार्यक्रम प्रारम्भ किया, 20,970 किलोमीटर लाइन परिवर्तन का जो कार्यक्रम हाथ में लिया, उसमें आपने बहुत बड़ा राजस्थान का हिस्सा लिया है। राजस्थान के अंदर धौलपुर टू गंगापुर सिटी नयी रेलवे लाइन की मांग काफी दिनों से चली आ रही थी, आपने उसके सर्वे के आदेश दिये, इसके लिए हम आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देते हैं।

**श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश):** जो काम हो गए हैं, उसके बारे में क्यों बोल रहे हैं?

**श्री मूलचन्द मीणा:** यादव साहब, जरा थोड़ा सुन लीजिए। जो काम किया गया है, उसके लिए भी तो कुछ कहना चाहिए कि यह काम आपने किया है। हिन्दुस्तान में रेलवे विभाग ने अपने तीन साल के कार्यकाल के अन्दर रेल विभाग के अंदर इतने परिवर्तन किए हैं कि यदि इसकी बड़ाई की जाए तो कोई अतिश्योक्ति नहीं होगी। आज रेल गरीबों के यातायात का साधन है और गरीब आदमी रेल से यात्रा कर सकता है इसलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि जो साधारण डिब्बे हैं, जिनकी संख्या आजकल रेलों के अंदर कम है, उनको बढ़ाने का कष्ट करें जिससे गरीब आदमी को यात्रा करने में सुविधा मिल सके। देश में एक करोड़ आदमी रोज रेलों से यात्रा करते हैं। कुछ कठिनाई साधारण डिब्बों की कमी के कारण लोगों के सामने आयी, उस कठिनाई को दूर करने के लिए आपने प्रयत्न किए, कुछ डिब्बे बढ़ाए लेकिन आज जब रेल से यात्रा करने वाले लोगों की तादात ज्यादा है तो साधारण जो डिब्बे हैं, उनको बढ़ाया जाना चाहिएं। साथ ही मैं यह भी कहना चाहूंगा कि 1990 के अन्दर विज्ञापन जारी हुआ था, "सी" कैटेगरि के कर्मचारियों की भर्ती के लिए और 1992 के अन्दर उसका ऐक्ज़ाम भी लिया गया लेकिन आज तक उनमें से किसी को भी, एक आदमी को भी पोस्टिंग नहीं दी गयी बल्कि बैक-डोर ऐंटरी से इन पोस्टों को भरा जा रहा है, तो इसको रोकने का कष्ट करें।

**श्री संघ प्रिय गौतम:** आपकी सरकार यह गैर कानूनी काम कर रही है।

**श्री मूलचन्द मीणा:** तो कानूनी भी कर रही है, उनको देखें। कानून कर रही है।

**श्री संघ प्रिय गौतम:** आप कह रहे है कि बैक डोर से पोस्ट्स भरी हैं।

**श्री मूलचन्द मीणा:** कई आप जैसे लोगों की नीतियां हैं, ऐसे कुछ अधिकारी आ जाते हैं, वह गड़बड़ कर जाते हैं। **(व्यवधान)** मित्तल साहब की पार्टी की जैसी नीतियां हैं, उनमें किसी अधिकारी को बहका लेते हैं और यही हाल हो रहा है। मैं बैठे-बैठे सुन रहा था कि शरद पवार जी के खिलाफ एक अधिकारी ने आरोप लगाया था लेकिन उसकी शक्ल देख लें और अपना आइना देखें, वह अधिकारी क्या है? जो भ्रष्टाचार में, जिनके खिलाफ एंटी करप्शन में जांच हो रही है। .....**(व्यवधान)**..... गौतम जी बीच में बोल रहे थे, इसलिए कह रहा हूं। वह अपने चेहरे को नहीं देखते हैं।

हम कितने पानी में हैं यह नहीं देखते है, अपना चेहरा नहीं देखते हैं और दूसरों की शक्ल देखना चाहते हैं।.....**(व्यवधान)**...

**उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल):** आप अपनी बात कहिये।

**श्री मूल चन्द मीणा:** उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं यह कह रहा था कि राजस्थान के अंदर रेलवे परिवर्तन का जो आपका काम है, सवाई माधोपुर से जयपुर, पाली से जोधपुर, दिल्ली से जयपुर, गंगानगर से जयपुर, जयपुर से अहमदाबाद, बहुत बड़े हिस्से के अंदर आपने काम किया है। कर्नाटक में रेल परिवर्तन का कार्य जितना हुआ है उससे ज्यादा राजस्थान में हुआ होगा, इसके लिये हम आपको बहुत बहुत धन्यवाद देना चाहते हैं जो आपने राजस्थान की सुध ली।

राजस्थान में जो नैरो गेज था उसको ब्राड गेज में परिवर्तन करने जा रहे हैं, यह प्रसंशनीय कदम है।

मैं न्यू दिल्ली और पुरानी दिल्ली स्टेशन की बात करना चाहता हूं। यहां पर कार्य करने वाले जो कुली हैं वे गरीब परिवारों से आते हैं जिनको लाइसेंस दिया जाता है। जब वे बुड्ढे हो जाते हैं, सामान उठाने की स्थिति में नहीं रहते, वजन ले जा नहीं सकते तो इसका प्रमाण-पत्र मिल जाने के बाद भी दिल्ली के रेलवे अधिकारियों के लाइसेंस ट्रांसफर करने के लिये एक स्क्रीनिंग कमेटी बनायी है। वह कमेटी निर्णय करेगी लेकिन वह कमेटी दो-दो साल तक इसका निर्णय नहीं करती। ऐसा हिन्दुस्तान के किसी शहर में नहीं है। यह केवल नयी

दिल्ली और पुरानी दिल्ली में है। उन अधिकारियों से अगर बात करें तो वह कहते हैं कि दिल्ली के कुली बदमाश हैं और हिन्दुस्तान के अन्य शहरों बंबई, मद्रास, कलकत्ता और दूसरी जगहों के कुली बदमाश नहीं हैं। केवल भ्रष्टाचार के लिये इन अधिकारियों ने यह स्क्रीनिंग कमेटी बनायी है और इस कारण दो-दो साल तक वह गरीब आदमी अपनी बच्चे के नाम अपना रजिस्ट्रेशन, अपना लाइसेंस ट्रांसफर नहीं कर सकते। जब डाक्टर का सर्टिफिकेट है तो स्क्रीनिंग कमेटी उसमें क्या छान-बीन करती है? इसलिये मैं चाहता हूं कि यह स्क्रीनिंग कमेटी तुरंत हटायी जाय, यह गैर-कानूनी है।

मैं यह भी कहना चाहूंगा कि रेलवे अस्पतालों के अंदर आयुर्वेदिक चिकित्सा की कमी है। इसलिये मैं चाहूंगा कि आपके जितने भी अस्पताल हैं उनके अंदर आयुर्वेदिक चिकित्सा की व्यवस्था हो जिससे लोग आयुर्वेदिक चिकित्सा और आयुर्वेदिक दवायें ले सकें। यह व्यवस्था आप करने का कष्ट करें।

एक बात मैं यह कहना चाहता हूं कि कुछ दिनों से आपने रेलवे वैगन्स देने की नीति में परिवर्तन किया है। आपने किया है कि एक वैगन या दो वैगन एक स्थान से दूसरे स्थान पर नहीं ले जा सकते। आपने एक रैक सिस्टम बना दिया है। हिन्दुस्तान में सारे लोग ऐसे बड़े बड़े पूंजीपति या सेठ नहीं हैं जो पूरा रैक ले आयें। इसलिये जो व्यवस्था आपने इस बारे में की है इसमें परिवर्तन करते हुए एक वैगन, दो वैगन ले जाने की पुनः व्यवस्था करें ताकि जो गरीब हैं, जिनके पास ज्यादा पैसा नहीं है वे आदमी भी अपना सामान ले जा सकें। नयी नीति से रेलवे को नुकसान हो रहा है। पहले लोग एक वैगन या दो वैगनों में अपना सामान ले जाते थे लेकिन ऐसा न होने के कारण लोग ट्रकों से सामान ले जाते हैं। ट्रकों द्वारा जो सामान भेजा जाता है वह जल्दी नहीं पहुंचता है, इससे जिन आदमियों का सामान होता है उनको दिक्कत होती है और रेलवे को भी नुकसान होता है क्योंकि पहले जो सामान लोग एक वैगन या दो वैगंस में ले जाते थे, वह नहीं ले जाते और इस प्रकार रेलवे विभाग को नुकसान हो रहा है। इसलिये रैक की पाबंदी नहीं होनी चाहिये।

मंत्री जी, टिकट जांच में जो लापरवाही बरती जाती है उसकी तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। जहां पर मजिस्ट्रेट चेकिंग होती है वहां पर एक-एक स्टेशन पर तीन-चार बिना टिकट यात्रियों को पकड़ा जाता है। वह यात्री रोज चलते हैं बगैर टिकट चलने वाले लेकिन आपके जो टिकट जांच करने वाले टिकट कलक्टर हैं, वे सही मायनों में सही जांच नहीं करते हैं। इसलिए रेलवे में जो चोरी हो रही है, आपको स्ट्रिक्ट कानून के साथ इस चोरी को रोकना चाहिये कि जो भी बगैर टिकट के यात्रा कर रहा है उसकी चेकिंग की जाए। आज हम भारत के रेल मंत्री को इस बात की बधाई दें कि दुनियां में सब से पहले आपने यह काम किया है कि बीमा योजना रेल विभाग में लागू की है। यह इतिहास है गौतम जी, आप सुन लें। दुनियां के अन्दर, यह पहले रेल मंत्री है जिन्होंने यह बीमा योजना लागू की है हमारे भारत में (व्यवधान) अब मैं अंत में जिस एरिया से आता हूं वहां से फ्रंटियर मेल जो फिरोजपुर से बम्बई जाती है, पहले गंगापुर स्टेशन पर ए० सी० की टिकट मिलती थी लेकिन कुछ समय से यह रिजर्वेशन की व्यवस्था खत्म कर दी गई है। मेरी यह मांग है इस व्यवस्था को पुनः लागू किया जाना चाहिये। द्वितीय और तृतीय शयन क्लास की टिकटें जो पहले मिला करती थीं, वह भी बन्द कर दी गई हैं। इसलिए मेरा यह अनुरोध है कि इस व्यवस्था को बरकरार रखें। जो पहले व्यवस्था थी, वही व्यवस्था फिर करें। साथ ही जनता एक्सप्रेस और अवध एक्सप्रेस जो हमारे डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर पर से हो कर गुजरती है इससे फ्राम टाइम टू टाइम लोगों को आने जाने से सुविधा रहती है इसलिए मैं चाहता हूं कि इन दोनों ट्रेनों को पिलोदा और नारायणपुर टटवाड़ा दोनों स्टेशनों पर दोनों ट्रेनों को आप रोकने की व्यवस्था करें। इससे लोगों को अपने डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर से आने जाने में सुविधा होगी। जो टाइम इन ट्रेनों का है वह लोगों को सूट करता है और वह अपना काम कर के वापिस घर आ सकते हैं। पिछले बजट में मैंने आपसे निवेदन किया था कि इन दोनों ट्रेनों में से एक ट्रेन को मलाना डुंगर स्टेशन पर रोकें लेकिन मुझे यह समझ में नहीं आता कि देहरादून एक्सप्रेस जो रात के चार बजे आती है, वह इन स्टेशनों पर रोकने का कोई तुक नहीं है-गांव के लोग चार बजे तक बैठे रहें। यदि आप इन दोनों ट्रेनों जनता एक्सप्रेस और अवध एक्सप्रेस को रोकेंगे तो लोगों को निश्चित लाभ मिल सकेगा। अभी मैं इतना ही कहना चाहता हूं। जय हिन्द।

SHRI P. UPENDRA (Andhra Pradesh): Sir. on a point of order. How long will this go on? And kindly give us an indication whether the Half-an-Hour discussion will be taken up next time, if at all it will be taken up or not.

SHRIMATI MARGARET ALVA: Sir, may I say something? From the

morning—Mr. Gurudas Das Gupta will bear me out—all that we have done is Private members' business. We had the Calling-Attention which went on for five hours and we had the zero Hour which went on for two hours. About Government business, these are money Bills which we have to finish. So, we requested all the Members. All the hon. Members who said they would help us to pass them are not in the House now, except Mr. Gurudas Das Gupta, who is the only man who is left here out or them. I am appealing to all those who are left behind to help us pass these Bills. Would you please help us finish it? *...(Interruptions)...* They have made a commitment to see that it is a over. *..(Interruptions)..*

SHRI P. UPENDRA: They make a commitment and also run away! *...(Interruptions)...*

SHRI GURUDAS DAS GUPTA (West Bengal): We do help. But this comment is very uncharitable. We are here to bail out the Government.

SHRIMATI MARGARET ALVA: Why "bail out"?

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: Will the Minister bail us out of the food problem? *.. .(Interruptions)...*

SHRIMATI MARGARET ALVA: Yes, I have made arrangements.

SHRI P. UPENDRA: Withdraw some of the speakers. *..(Interruptions)..* There are 11 more speakers, I believe.

SHRIMATI MARGARET ALVA: Sir, on Private Members' business so many of them speak and on Government Bills they say that nobody should speak.

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: She is unrelenting. Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): Why do you use the words "bail out"? And, is it "bale" or "bail"? Anyway, 1 would request hon. Members to kindly restrict their speeches to five minutes only. Otherwise we will not be able to finish the business.

*...(Interruptions)...* Shri Jalaludin Ansari.

*.. .(Interruptions)...*

**उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल):** श्री जलालुदीन अंसारी। मुझे घंटी बजाना ज्यादा अच्छा नहीं लगता मेम्बर्स के लिए इसलिए मैं चाहता हूं आप पांच मिनट में स्वयं समाप्त कर दें ..(व्यवधान) मैं एक मिनट पहले घंटी बजाउंगा, चार मिनट के बाद।

**श्री जलालुदीन अंसारी** (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, ये दो दो विनियोग विधेयक पेश किए गए हैं। तो हमारे रेल मंत्रालय को, रेल मंत्री जी को पैसा चाहिए। जरूरी है। इसलिए कि उनका बजट से फालतू ज्यादा खर्च हो जाता है।

अभी कुछ मित्रों ने बहुत तारीफ की कि ऐसे काम इन्होंने किए हैं कि वे किसी रेलवे मिनिस्टर ने यहां तो नहीं किए दुनिया में भी नहीं किए। सारी दुनिया की तारीफ जाफर शरीफ साहब को मिल गयी है।

†شری جلال الدین انصاری: "بہار":
اب سمجھا ادھیکش مہودے۔ یہ جو دو ونیوگ
ودھے یک پیش کئے گئے ہیں تو ہمارے
ریل منتر الیہ کو۔ ریل منتری جی کو پیسہ چاہیئے
ضروری ہے۔ اس لئے کہ ان کا بجٹ سے
فالتو زیادہ خرچ ہو جاتا ہے۔ ابھی کچھ
متروں نے بہت تعریف کی کہ ایسے ایسے
کام انہوں نے کئے ہیں کہ وہ کسی ریلوے منسٹر
نے یہاں تو نہیں کئے دنیا میں بھی نہیں
کئے۔ ساری دنیا کی تعریف جعفر شریف
صاحب کو مل گئی ہے۔

**उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल):** आप तारीफ में क्यों गिला करते हैं। आप अपनी बात कीजिए।

**श्री जलालुदीन अंसारी (बिहार):** मैं भी इनकी कुछ तारीफ करूंगा और कुछ शिकायत भी।

†شری جلال الدین انصاری: میں بھی
انکی کچھ تعریف کرونگا اور کچھ شکایت بھی۔

**उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल):** हां शिकायत करिए।

**श्री जलालुदीन अंसारी:** रेलवे का बहुत महत्व है। मैंने पिछली बार भी बजट पर बोलते हुए कहा था कि

†[ ] Transliteration in Arabic Script.

यह जो क्षेत्रीय असंतुलन है रेलवे के विस्तार में अपने देश के विभिन्न हिस्सों में तो उसको दूर करने का प्रयास करना चाहिए चाहे वह पूर्वोत्तर क्षेत्र में हो या दूसरे क्षेत्रों में। यह मेरी पहली शिकायत है।

क्षेत्रीय असंतुलन दूर करने की दिशा में एक सम्यक कदम रेलवे के विस्तार को ध्यान में रखते हुए और आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए उठाने की जरूरत है।

दूसरी चीज है कि इनके विभाग में बहुत करप्शन है, भ्रष्टाचार है। मंत्री जी के कुछ अधिकारियों...

ڈاکٹر جلال الدین انصاری: ریلوے کا بہت مہتو ہے۔ میں نے پچھلی بار بھی بجٹ میں بولتے ہوئے کہا تھا کہ یہ جو اکشیتر یہ اسنتولن ہے ریلوے کے وستار میں۔ اپنے دیش کے وبھن حصّوں میں تو اس کو دور کرنے کا پریاس کرنا چاہیے وہ پورو اوتر اکشیتر میں ہو یا دوسرے اکشیتر میں۔ یہ میری پہلی شکایت ہے۔

اکشیتر یہ اسنتولن دور کرنے کی دشا میں ایک سمیک قدم ریلوے کے وستار کو دھیان میں رکھتے ہوئے اور آوشکیتا کو دھیان میں رکھتے ہوئے اٹھانے کی ضرورت ہے دوسری چیز ہے کہ ان کے وبھاگ میں بہت کرپشن ہے۔ بھرشٹاچار ہے منتری جی کے کچھ ادھیکاریوں۔۔

**श्री मोहम्मद अफजल उर्फ मीम अफजल:** करप्शन तो पूरे देश में है।

شری محمد افضل عرف م۔ افضل: کرپشن تو پورے دیش میں ہے۔

**श्री जलालुदीन अंसारी:** अभी तो रेलवे की बात हो रही है। करप्शन कहां कहां है, आपको तो मालूम ही है। यह घोटालों का देश हो चुका है। इसमें कोई दो राय नहीं है। तो इस करप्शन को दूर करने की दिशा में कदम उठाएं।

अभी इन्होंने दो तारीफ के काम और किए हैं। एक शताब्दी एक्सप्रेस चलाकर और दूसरा राजधानी एक्सप्रेस चलाकर। शताब्दी एक्सप्रेस की जानकारी हमको सही सही नहीं है। लेकिन राजधानी एक्सप्रेस में जो रेक हैं जो हावड़ा-दिल्ली, दिल्ली-हावड़ा है, अभी हाल ही में मैं पटना गया हुआ था तो देखा इनका नया रेक चूता है, पानी गिरता है। मैंने पूछा कहां से खरीदा गया है। तो एक कर्मचारी ने कहा कि यह बंगलौर से खरीदा गया है। नया है। गाड़ी नयी चली है तो नयी है। लेकिन वह चूता है। यह है इनके मेन्टिनेंस की हालत। ए॰ सी॰ चलते चलते बंद हो जाता है। नयी गाड़ियों का जब यह हाल है तो इनके रखरखाव, मेन्टिनेंस, देखभाल का क्या हाल हो सकता है। राजधानी की जब यह हालत है तो दूसरी गाड़ियों की बात तो छोड़ दीजिए। दूसरी गाड़ियों में न बिजली है, न पानी है न भोजन है। इनका एक रेक है जिसमें कैंटीन है, केटरिंग है, भोजन की व्यवस्था है और क्या क्या है। लेकिन उसमें ये बनाते नहीं हैं। कहां से लाते हैं? राजधानी में भी हावड़ा से लाते हैं, बीच में पटना से या कहां कहां से लाते है। इसकी कीमत तो देते हैं। भोजन के लिए, नाश्ते के लिए कीमत रेलवे को चुकानी पड़ती है लेकिन ये बाहर से खरीदते हैं और घटिया किस्म का खरीदते हैं। तो इसमें सुधार करने की जरूरत है।

सोनपुर से लेकर बनबंकी तक मीटर गेज लाइन है। मैं खुद हरिहरनाथ एक्सप्रेस से अभी जून में आया और गया। तो उस गाड़ी पर अगर आप चढ़ेंगे तो उसमें कोई मेन्टिनेंस कोई रखरखाव मीटर गेज लाइन का नहीं पाएंगे। जब गाड़ी चलती है तो मालूम होता है कि गाड़ी उछल रही है। इस तरफ से है। अनजान आदमी रात भर उस गाड़ी में सो नहीं सकता है। तो मीटर गेज लाइन के रख-रखाव के लिए भी आपको पैसे खर्च करने चाहिए। हम पैसे की इजाजत आपको देने जा रहे हैं। तो उसकी उपेक्षा क्यों? इसलिए सोनपुर से बनबंकी जो सहरसा होते हुए जाती है मीटर गेज लाइन उसका कन्वर्शन कर दीजिए तो अच्छी बात है अगर नहीं भी कर सकते है तो तत्काल उसका मेन्टिनेंस कीजिए।

ڈاکٹر جلال الدین انصاری: ابھی تو ریلوے کی بات ہو رہی ہے۔ کرپشن کہاں کہاں ہے آپ کو تو معلوم ہی ہے۔ یہ گھوٹالوں کا دیش ہو چکا ہے۔ اس میں کوئی دو رائے نہیں ہیں تو اس کرپشن کو دور کرنے کی دشا میں قدم اٹھائیں۔

1 i Transliteration in Arabic Script

ہیں تو اس میں سُدھار کرنے کی ضرورت ہے سونپور سے لے کر بنسبکی تک میٹر گیج لائن ہے۔ میں خود ہری ہر ناتھ ایکسپریس سے ابھی جون میں آیا اور گیا۔ تو اس گاڑی پر اگر آپ چڑھیں گے تو اس میں کوئی مینٹیننس، کوئی رکھ رکھاؤ میٹر گیج لائن کا نہیں پائیں گے۔ جب گاڑی چلتی ہے تو معلوم ہوتا ہے کہ گاڑی اچھل رہی ہے۔ اس طرح سے ہے۔ انجان آدمی رات بھر اس گاڑی میں سو نہیں سکتا ہے تو میٹر گیج لائن کے رکھ رکھاؤ کے لئے بھی آپکو پیسے خرچ کرنے چاہئیں ہم پیسے کی اجازت آپکو دینے جا رہے ہیں تو اس کی اپیکشا کیوں۔ اس لئے سونپور سے بنسبکی جو سہرسہ ہوتے ہوئے جاتی ہے میٹر گیج لائن اس کا کنورجن کر دیجئے تو اچھی بات ہے نہیں بھی آپ کر سکتے ہیں تو کم سے کم اس کا مینٹیننس کیجئے۔

ताकि वह सही ढंग से चल सके। हमने पिछली बार बोलते हुए कहा था कि गया और बौद्धगया धार्मिक दृष्टिकोण से भी बौद्ध और हिन्दू धर्म के दृष्टिकोण से भी एक महत्वपूर्ण स्थल है। पिछले 30 साल से, 35 साल से लोगों की यह मांग रही है कि गया-पटना की जो सिंगल लाईन है उसको डबल कर दिया जाए। उसकी दूरी मात्र सौ किलोमीटर है, उसको डबल लाईन करने में आपको कितना पैसा चाहिए? इसलिए हमारी मांग होगी कि उसको डबल लाईन कर दीजिए। देशी-विदेशी लोगों को वहां जाने में धर्म-स्थल पर पूजा-पाठ के लिए जाते हैं, कोई डाइरेक्ट रास्ता नहीं है और उत्तर-दक्षिण बिहार को जोड़ने वाली भी वह कड़ी है। इसलिए उसको आप करिए।

ابھی انہوں نے دو لیف کے کام اور کٹے ہیں۔ ایک شتابدی ایکسپریس چلا کر اور دوسرا راجدھانی ایکسپریس چلا کر۔ شتابدی ایکسپریس کی جانکاری ہم کو صحیح صحیح نہیں ہے لیکن راجدھانی ایکسپریس میں جو ریک ہیں، جو ہاوڑہ دہلی۔ دھلی ہاوڑہ ہیں۔ ابھی حال میں ہی میں پٹنہ گیا ہوا تھا تو دیکھا ان کا نیا ریک چوتا ہے پانی گرتا ہے۔ میں نے پوچھا کہاں سے خریدا گیا ہے۔ نیا ہے۔ گاڑی نئی چلی ہے تو نیا ہے لیکن وہ چوتا ہے۔ یہ ان کے مینٹیننس کی حالت۔ اے سی۔ چلتے چلتے بند ہو جاتا ہے۔ نئی گاڑیوں کا جب یہ حال ہے تو ان کے رکھ رکھاؤ، مینٹیننس۔ دیکھ بھال کا کیا حال ہو سکتا ہے۔ راجدھانی کی جب یہ حالت ہے تو دوسری گاڑیوں کی بات تو چھوڑ دیجئے۔ دوسری گاڑیوں میں نہ بجلی ہے نہ پانی ہے نہ بھوجن ہے۔ ان کا ایک ریک ہے جس میں کینٹین ہے۔ کیٹرنگ ہے۔ بھوجن کی ویوستھا ہے اور کیا کیا ہے لیکن اس میں یہ بتاتے نہیں ہیں۔ کہاں سے لاتے ہیں۔ راجدھانی میں بھی ہاوڑہ سے لاتے ہیں۔ بیچ میں پٹنہ سے یا کہاں کہاں سے لاتے ہیں۔ اس کی قیمت تو دیتے ہیں بھوجن کے لئے ناشتے کے لئے قیمت ریلوے کو چکانی پڑتی ہے لیکن یہ باہر سے خریدتے ہیں اور گھٹیا قسم کا خریدتے

[ ] Transliteration in Arabic Seript
' | | Transliteration in Arabic Seript

चिट्ठी की चर्चा हुई, रेल मंत्री जी चिट्ठी का जवाब आपके मंत्रालय से नहीं आता है। मैं खुद लिखा हूं। रेल मंत्री जी से मेरी जबर्दस्त शिकायत है कि बिहार के हम तीन सांसद् इनके समय देने के बाद रेल भवन गए। यह दूसरे मंत्रालय में बात करने चले गए। लेकिन इनके वहां जो अधिकारी हैं उन्होंने यह भी उचित नहीं समझा कि जब रेल मंत्री किसी दूसरे काम से चले गए हैं तो इनको इनस्ट्रक्शन होना चाहिए, वह सूर्य नारायण सिंह सांसद् को खबर कर देते। उन्होंने ही टाईम लिया था, कि वह फुर्सत में नहीं हैं। हम लोग तीन सांसद् प्रोटेस्ट लेटर लिखकर दिया जिसमें सूर्य नारायण सिंह, श्रीमती गिरजा देवी, लोक सभा और मैं, लेकिन उसका भी एक्नॉलेजमेंट इनके अधिकारियों ने नहीं दिया। तो यह इनकी स्थिति है। इसलिए हम रेल मंत्री जी से कहना चाहेंगे कि आप एक बार जाइये। एक बार हम लोग गए तो देखा कि ऐसी भीड़ है कि कोई बात हो ही नहीं सकती है। यही पार्लियामेंट में जो इनका चैंबर है। तो बात-चीत करने का भी अपना तरीका अख्तियार कीजिए। जो चिट्ठी आए उसका कम से कम एक्नालेजमेंट दीजिए और उचित उत्तर दिया कीजिए कि आप कर सकते हैं या नहीं कर सकते हैं।

अगर यही हाल आपका है, तो जब आप में कोई सुधार नहीं हो सकता है तो रेलवे में कोई सुधार होगा, ऐसी बात मैं नहीं मानता।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

شری جلال الدین انصاری مجاری†: تاکہ وہ صحیح ڈھنگ سے چل سکے۔ ہم نے پچھلی بار بولتے ہوئے کہا تھا کہ "گیا" اور "بودھ گیا" دھارمک درشٹی کون سے بھی بودھ اور ہندو دھرم کے درشٹی کون سے بھی ایک مہتو پورن استھل ہے۔ پچھلے ۲ سال سے ۳۵ سال سے لوگوں کی یہ مانگ رہی ہے کہ "گیا" : پٹنہ" کی جو سنگل لائن ہے اس کو ڈبل کر دیا جائے۔ اس کی دوری مانتر اکتیس کلومیٹر ہے اس کو ڈبل کرنے میں آپکو کتنا پیسہ چاہیئے۔ اس لئے ہماری مانگ ہوگی کہ اس کو ڈبل لائن کر دیجئے دیشی ودیشی لوگوں کو وہاں جانے میں دھرم استھل پر پوجا پاٹ کے لئے جاتے ہیں کوئی ڈائرکٹ راستہ نہیں ہے اور اترد کشن بہار کو جوڑنے والی بھی وہ کڑی ہے اس لئے اس کو آپ کر دیجئے۔

چٹھی کی چرچہ ہوئی۔ ریل منتری جی چٹھی کا جواب آپکے منترالیہ سے نہیں آتا ہے۔ میں خود لکھا ہوں۔ ریل منتری جی سے میری زبردست شکائت ہے کہ بہار کے ہم تین سانسدان کے سمے دینے کے بعد ریل بھون گئے۔ یہ دوسرے منترالیہ میں بات کرنے چلے گئے۔ لیکن ان کے وہاں جو ادھیکاری ہیں انہوں نے یہ بھی مناسب نہیں سمجھا کہ جب ریل منتری کسی دوسرے کام سے چلے گئے ہیں تو انکو انسٹرکشن ہونا چاہیئے کہ وہ سوریہ نارائن سنگھ سانسد کو خبر کر دیتے۔ انہوں نے ہی ٹائم لیا تھا کہ وہ فرصت میں نہیں ہیں۔ ہم لوگ تین سانسد پروٹیسٹ لیٹر لکھ کر دیا جس میں سوریہ نارائن سنگھ شریمتی گرجا دیوی لوک سبھا اور میں۔ لیکن اس کا بھی اکنالجمنٹ ان کے ادھیکاریوں نے نہیں دیا تو یہ انکی اسوتھتی ہے۔ اس لئے ہم ریل منتری جی سے کہنا چاہیں گے کہ آپ ایک بار جایئے۔ ایک بار ہم لوگ گئے تو دیکھا کہ ایسی بھیڑ ہے کہ کوئی بات ہی ہو نہیں سکتی ہے۔ یہی پارلیمنٹ میں جو

†[1 ] Transliteration in Arabic

ان کا چیمبر ہے تو بات چیت کرنے کا بھی
اپنا طریقہ اختیار کیجئے۔ جب چٹھی آئے۔
اس کا کم سے کم اکنالجمنٹ دیجئے اور
اُچت اُتر دیا کیجئے کہ آپ کر سکتے ہیں یا
نہیں کر سکتے ہیں۔ اگر یہی حال آپکا ہے
تو جب آپ میں کوئی سُدھار نہیں ہو سکتا
ہے تو ریلوے میں کوئی سدھار ہوگا ایسی
بات میں نہیں مانتا۔ اپنی شبدوں کے
ساتھ میں اپنی بات سماپت کرتا ہوں۔
"ختم شد"

**श्री राजूभाई ए० परमार** (गुजरात): उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत मांगों पर बोलने का मुझे अवसर दिया उसके लिए मैं आपका आभारी हूं और इन मांगों का मैं समर्थन करता हूं।

देश के विकास में रेल का बहुत योगदान है। आज देश में जिस क्षेत्र में रेल का विकास हुआ है वहां पर अन्य विकास के कार्य भी अधिक हुए हैं। लेकिन हमारे देश में रेलवे का विकास कुछेक क्षेत्रों तक सीमित हो गया है। उपसभाध्यक्ष महोदय, गुजरात के लोगों की ओर हमारी यह धारणा है कि रेल मंत्रालय द्वारा गुजरात के साथ बिल्कुल ही अन्याय किया जा रहा है और जब-जब रेल बजट पेश हो रहे हैं इस संसद् में अभी बजटों का यदि अध्ययन किया जाए तो उससे पता चलता है कि गुजरात के लिए बहुत ही कम राशि का प्रावधान रेल बजट में किया जा रहा है। यह बहुत दुख और खेद की बात है। गुजरात सरकार की ओर से और सभी सांसदों की ओर से गुजरात के सर्वांगीण विकास के लिए कुछ लाइनों का कनवर्जन करने के लिए हम लोगों ने डिमांड किया है जो इस प्रकार है।

अहमदाबाद-दिल्ली राजकोट बेराचल लाईन एंड इट्स एक्सटेंशन अप टू कोडीनार, भावनगर-सुरेन्द्र नगर लाईन, सुरेन्द्र नगर-राजुला एंड इट्स एक्सटेंशन अप टु पीपावाव तक, गांधीधाम-लुप मालीया, अहमदाबाद-बीजापुर, अहमदाबाद-हिम्मतनगर, मेहसाना विरंगा, छोटापुर-प्रतापनगर, ये सभी लाइनों को छोटी लाइनों से बड़ी लाइनों में कनवर्जन करने का हम गुजरात के सभी सांसदों ने मांग किया है। आदरणीय रेल मंत्री जी, मैं सुझारिश करूंगा कि इसके बारे में धनराशि का प्रावधान किया जाए और हमारी यह जो मांग है इसको स्वीकार किया जाए, खास तौर पर दूसरे जो अहमदाबाद-दिल्ली का कन्वर्जन का काम शुरू किया है। इसके लिए मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं, लेकिन मेरे ख्याल से यह काम अभी 3-4 साल तक चलेगा। तो मेरी मंत्री महोदय से गुजारिश है कि जब तक यह काम चलता है तब तक अहमदाबाद-दिल्ली के बीच में एक अलग से दूसरी ट्रेन अहमदाबाद, आनन्द, गोदरा, कोटा, रतलाम होकर उसे दिल्ली के साथ जोड़ा जाए क्योंकि जिस तरह से अहमदाबाद-दिल्ली के बीच में ट्रैफिक बढ़ रहा है, उसे पूरा करने के लिए अहमदाबाद-दिल्ली के बीच में एक राजधानी जैसी सुपरफास्ट ट्रेन शुरू की जाए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि गुजरात बड़ौदा और राजकोट को पश्चिम रेलवे के विभागीय कार्यालय अभी है। हमारे सांसदों और गुजरात गवर्नमेंट की कई सालों से मांग रही है कि अहमदाबाद में भी एक विभागीय कार्यालय शुरू किया जाए। इस मांग को कई बार हम मंत्री महोदय को क्वेश्चन और स्पेशल मेंशन के जरिए बता चुके हैं और इस मांग को दोहरा चुके हैं, लेकिन इस मांग के बारे में मंत्री महोदय की तरफ से अभी तक कोई पोजिटिव रिस्पांस हमको नहीं मिला है। रेल मंत्रालय ने मालदा, भोपाल, अम्बाला और अहमदाबाद में विभागीय कार्यालय शुरू करना सैद्धांतिक रूप से स्वीकार कर लिया है और मालदा, भोपाल, अम्बाला सभी जगह पर विभागीय कार्यालय शुरू हो गए हैं, लेकिन अहमदाबाद में विभागीय कार्यालय शुरू करने के लिए अभी तक मंत्रालय की तरफ से कुछ भी कार्यवाही शुरू नहीं हुई है। इसलिए मैं आपके जरिए मंत्री महोदय से मांग करूंगा कि अहमदाबाद में जल्द-से-जल्द विभागीय कार्यालय शुरू किया जाए।

दूसरे, भावनगर के अलंग कोट में अभी शिप ब्रेकिंग का बहुत बड़ा यार्ड शिप शुरू हुआ है। यह पूरे देश में बड़ा शिप ब्रेकिंग यार्ड है। इस शिप ब्रेकिंग की वजह से वहां से जो स्क्रैप निकलता है, वह हिन्दुस्तान में सब जगह जाता है। इस स्क्रैप को और जगह ले जाने के लिए मैं मांग करता हूं कि अहमदाबाद, गोटा, दाजिला, पहुआ जो लाइन है, उसको अलंगकोट तक बढ़ाया जाए और अलंग कोट में इस लाइन को जोड़ा जाए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय से मेरी यह भी मांग है कि छोटा उदयपुर की जो छोटी लाइन है और वह आदिवासी इलाके में है। महोदय, 1989 में यह लाइन टूट गयी है। उसके बाद इस लाइन को रिपेयर करने के लिए मंत्रालय की तरफ से कुछ कार्य नहीं हुआ है। वहां के आदिवासी लोग ऐसा महसूस कर रहे हैं कि हमारे आदिवासी इलाके को रेल मंत्रालय की तरफ से

निग्लिजेंट किया जा रहा है। इसलिए मेरा मंत्री महोदय को सुझाव है कि इस छोटा उदयपुर रेल लाइन को दोबारा शुरू किया जाए और जो ब्रिज टूट गया है और रेल का जो नुकसान हुआ है, उसको भी दोबारा रिपेयर कर छोटा उदयपुर के इस आदिवासी इलाके में छोटी लाइन को चालू किया जाए ताकि आदिवासी लोगों को भी यह महसूस हो कि वह भी देश के एक भाग में रह रहे हैं। (समाप्त)

**उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल)**: राजूभाई जितने काम आपने गिनाए हैं, उनमें से आधे भी हो जाए तो काफी अच्छा है।

**श्री ए० राजूभाई परमार**: थैंक्यू सर।

**श्री दिग्विजय सिंह** (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, जाफर शरीफ साहब कुछ शरारत दिखाएं तो हम अपनी बात रखें। यहां लोग भाषण दे रहे हैं और ये फाइल्स का निपटारा करने में लगे हुए हैं इसलिए आपकी कुछ नजरे इनायत हो जाए क्योंकि आप सुनते तो रहेंगे और आप अपने कमरे में भी सुन सकते थे, क्यों बैठे हुए हैं?

**रेल मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ)**: कालिंग अटेंशन है।

**श्री दिग्विजय सिंह**: या तो कालिंग अटेंशन खत्म कीजिए, हम लोगों को छोड़िए। हम लोग कोई फालतू के लोग तो यहां है नहीं। इसलिए उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं शुरूआत में कह रहा हूं कि हम लोग अपनी बात रिचुअल की तरह सदन में कहते हैं।

माननीय रेल मंत्री जी, आपके ही एप्रोप्रिएशन पर पिछले साल....(**व्यवधान**)...

**श्री सी० के० जाफर शरीफ**: आप भी मंत्री रह चुके हैं, आपको भी अनुभव है।

**श्री दिग्विजय सिंह**: इसलिए मैं आपसे कह रहा हूं और जिन की ओर पिछली बार इशारा किया था, उन्हीं बातों को दोहरा रहा हूं और जो हालात बिगड़े हैं, उसकी ओर भी आपका ध्यान खींचना चाहूंगा। मैंने कहा था कि बिहार में रेलवे लोकोमोटिव स्टीम इंजन को आप समाप्त कर रहे है जिसमें झाझा और साहबगंज—ये दो ऐसे पिछड़े इलाके थे जहां पर कि रोजगार का एकमात्र साधन यही था। आपने वहां रेलवे लोकोमोटिव इंजन हटा दिया और सामान भी उठा रहे है। आपको पता है कि आज से 5 दिन पहले साहबगंज में एक उग्र भीड़ पर पुलिस को गोली चलानी पड़ी जिससे वहां लोग मर गए। झाझा की भी हालत वही है। मैं व्यक्तिगत बीच-बचाव करके स्थिति को शांतिपूर्ण तरीके से निपटाने का प्रयास कर रहा हूं, लेकिन आपका विभाग कोई ध्यान देने को तैयार नहीं है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, ईस्टर्न रेलवे के पहले जो जनरल मैनेजर भटनागर साहब, उन्होंने हम लोगों से वायदा किया था कि वहां पर कोच रिपेयरिंग सेंटर या वैगन रिपेयरिंग सेन्टर ऐसा कुछ बनाएंगे जिससे वहां के हालात ठीक हो सकें। आपने आज तक वहां कोई निपटारा नहीं किया। हम लोग जनप्रतिनिधि हैं। हम कुछ दे तो सकते नहीं, लेकिन जो चीज उनके पास थी, जो रोजगार उनके पास था, जो साधन उनके पास था, अगर वह भी हम उनसे छीन लेंगे और कोई उसका वैकल्पिक आधार नहीं करेंगे तो जनप्रतिनिधि की हैसियत से हम लोग कौन सा मुंह उन लोगों को दिखाएंगे। यह सवाल मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूं।

महोदय, रेलवे विभाग मुगल सलतनत को भी मात कर रहा है। पिछले 200 साल से या जबसे रेलवे चला है, इस देश में कोई भी ईस्टर्न रेलवे की गाड़ी जो कलकत्ता से चलती थी वह झाझा जरूर रुकती थी। वह इसलिए रुकती थी कि पूरे पहाड़ पर से चलकर यहां झाझा में प्लेन पर आती थी। राजधानी एक्सप्रेस भी उसी प्रक्रिया में साल भर तक झाझा में रुक रही थी। अचानक बोर्ड के चेयरमैन या बोर्ड के मैम्बर, ट्रेफिक या किसके विभाग को उपज हुई कि आपने राजधानी ट्रेन को वहां से हटा दिया और एक ऐसी जगह रोक दिया, जहां पर आज तक कोई ऐसा काम हुआ ही नहीं। यह मधुपुर में आपने स्टोपेज रख दिया राजधानी ट्रेन का। मैं आपसे यह पूछना चाहता हूं कि यह किस दिमाग की उपज है? विभाग के कौन से लोग इस तरह का काम कर रहे हैं? क्या यह तरीका है विभाग को चलाने का? अगर आपको रखना ही था, मान लीजिए झाझ मे कोई बैर था या दुराव ही था आपके विभाग के लोगों को तो उसके पीछे एक जसदी देवघर बैजनाथ धाम है, जहां सारे देश के लोग पूजा करने जाते हैं, वहां रख देते। मधुपुर किस हिसाब से रेलवे का स्टोपेज किया राजधानी का? यह बात मेरी समझ में नहीं आती है।

महोदय, मंत्री जी बड़े समझदार लोगों में से हैं। मैं उनसे गुजारिश करूंगा, बहुत सारी बात तो आप नहीं कर सकते, लेकिन जो हमारे पास था वह तो रहने दीजिए। यह मैं आपसे इसलिए कह रहा हूं कि इसके चलते वहां एजीटेशन हो रहा है। रोजाना वहां पर पुलिस लाठी चला रही है और गोली चलने की नौबत आ रही है। विभाग के लोग तो दिल्ली में बैठे रहेंगे, लेकिन हम लोग रोजाना वहां जाते हैं। हम लोगों का रोजाना उन जगहों से संबंध रहता है। अगर आपने इस पर गंभीरता से ध्यान नहीं दिया तो बड़ी मुश्किल हो जाएगी और जो घटना साहिबगंज में घटी है वही घटना दुबारा कहीं झाझा में न घटे। इसलिए मैं आपको चेतावनी के तौर पर कह रहा हूं और आगाह कर रहा हूं कि उसकी पूरी सीधी जिम्मेदारी आपकी और आपके विभाग की होगी। मैं आपसे बहुत ज्यादा तो उम्मीद नहीं करता, लेकि एक बात जरूर है कि इस एप्रोप्रिएयशन बिल पर हमसे बोलने के लिए कहा

जा रहा है, आज देश में ऐसा लगता है कि आपका पूरा विभाग कर्नाटक में सिमट रहा है। मैं नहीं कह रहा कि आप इसको कर रहे हैं, लेकिन ऐसा लग रहा है। .....(व्यवधान).....

SHRI GURUDAS GUPTA: Sir, the Hon. Minister seems to be *a* Karnataka Minister.

SHRIMATI MARGARET ALVA: Sir, this is very unfair.

**श्री दिग्विजय सिंह:** अनफेयर कहा, कोई भी आप अखबार उठाकर देख लीजिए। मैं तो यह कह रहा हूं कि कर्नाटक इसी देश का हिस्सा है, उसको भी मिले। इसमें हमारा कोई विरोध नहीं है, लेकिन जोन (व्यवधान)

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: Sir, Bihar should not be denied its share. They arc not doing anything .for Bihar. What is this?

**श्री दिग्विजय सिंह:** लेकिन हमारा पिछड़ा हुआ इलाका है। झारखंड में इतना बड़ा आंदोलन चल रहा है। .....(व्यवधान).....

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C.K. JAFFER SHARIFF): Why don't you people open your eyes and see what is happening from Delhi to Ahmedabad? Is it not a route? *(Interruption)* ■ Why are you blind to something? Your eyes are open only because the Minister belongs to that place. This is a very uncharitable remark. *(Interruption)*

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: Bihar is being denied its share and this cannot be denied by the Minister *(Interruptions)*

SHRI H. HANUMANTHAPA (Karnataka): Mr. Gurudas Das Gupta, where you have accepted the uni-gauge and where there is broad gauge, it cannot be converted into other gauges. *(Interruptions)* But where there is metre gauge, that will be converted into broad gunge. *(Interruption)* You should look into that also. *(Interruption)* Mr. Gurudas Das Gupta, you should open your eyes. *(Interruption)*

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: He should be an All-India Minister which he is not. *(Interruptions)*

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherrys): Without knowing anything, you started criticising the Minister. *(Interruption).*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): Mr. Naryanasamy, don't get provoked. Mr. Hanumanthappa sought my special permission to speak because there is a reference to Karnataka, Some favour being shown to Karnataka. So, he sought my special permission to speak and clarify the position. I have permitted him. But, now, come to the subject and finish it.

**श्री दिग्विज सिंह:** उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं कभी यह बात कहने के लिए तैयार नहीं हूं कि मंत्री जी सिर्फ कर्नाटक का ही काम कर रहे हैं, मैं यह कह रहा हूं कि यह इम्प्रेशन पड़ रहा है4 आम भारत सरकार के मंत्री हैं, देश में ऐसी ही जो हमारा रीजनल बैलेंश है, वह गड़बड़ होता जा रहा है. ...(व्यवधान)...

**श्री वी॰ नारायणसामी:** यह इम्प्रेशन आप दे रहे हैं पब्लिक को।

**श्री दिग्विजय सिंह:** आप ऐसे मत कहो, अखबार पढ़ो उठाकर के हम दे रहे हैं इम्प्रेशन?

**श्री वी॰ नारायणसामी:** अखबार में न्यूज़ कौन दे रहे हैं, मैं दे रहा हूं? हमारे दोस्त हमें दोष दे रहे हैं

**श्री दिग्विजय सिंह:** उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं यह कह रहा हूं और इसलिए कह रहा हूं कि जो पिछड़े हुए इलाके हैं—संथाल, परगना, हजारीबाग, उनको दुमका से मेन रेलवे लाइन से जोड़ने की बात है, हजारीबाग-रांची को मेन लाइन से जोड़ने की बात हो रही है, बिहार में अभी बहुत से इलाके ऐसे हैं जहां पर अभी मीटर गेज़ है, नैरो गेज़ है। छोड़िए, आप उन्हें ब्रॉड गेज़ मत करिए लेकिन जहां आप लोगों से पिछले कई सालों से वादा करते आ रहे हैं कि हम वहां पर यह काम करेंगे, उनको तो पूरा कीजिए। वह इलाका पिछड़ा हुआ है, आदिवासी इलाका है। झारखंड का आंदोलन पूरे देश को बेचैन किए हुए है। मैं चाहूंगा, मंत्री जी, कि उन प्रोजेक्ट्स के बारे में आप गंभीरता से ध्यान दें, यही बहुत बड़ी उपलब्धि होगी।

आपका एप्रोप्रिएशन बिल पास तो हो ही रहा है, मैं इसे रोकना नहीं चाह रहा हूं लेकिन याद रखिए कि हम लोग, सारे लोग प्रजातंत्र में हैं, डेमोक्रेसी में हैं, अल्टीमेटली हम सारे लोग जनता के प्रति जिम्मेदार हैं और आप उस जिम्मेदारी का अहसास करें। धन्यवाद।

**श्री सुरेश पचौरी** (मध्य प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, विनियोग (रेल) संख्यांक 4 विधेयक, 1994 और विनियोग (रेल) संख्यांक 5 विधेयक, 1994 के

संबंध में बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हू। मध्य प्रदेश के लिए 1994-95 के लिए विभिन्न प्रोजेक्ट्स के वास्ते जो माननीय रेल मंत्री जी ने 31.34 करोड़ रुपए का फाइनेंशियल आउट ले रखा है, उसके लिए मैं उन्हें बधाई देना चाहूंगा और साथ ही छिंदवाड़ा-पासिया का जो गेज़-कन्वर्शन का प्रोजेक्ट है, उसके लिए जो आपने 18 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा है, उसके लिए भी मैं आपको बधाई देना चाहूंगा। ये दो बातें मध्य प्रदेश से संबंधित हैं, लेकिन इसके अलावा और भी मध्य प्रदेश के प्रस्ताव रेल मंत्रालय के समक्ष विचाराधीन हैं, जो मध्य प्रदेश सरकार ने और मध्य प्रदेश के चुने हुए प्रतिनिधियों ने भेजे हैं। मेरा इस विनियोग विधेयक पर बोलते समय आग्रह है कि उन सारे प्रस्तावों पर आप कृपापूर्वक विचार करें।

मान्यवर, अनेकों मेल और एक्सप्रेस गाड़ियां इस दौरान जो इंट्रोड्यूस हुई हैं पिछले तीन साल में, वे करीब 350 हैं और 6,000 किलोमीटर का जो गेज़-कन्वर्शन का — मीटर गेज से ब्राड गेज़ कन्वर्शन का — जो आपका कार्यक्रम है, उसके लिए निश्चित रूप से आपको अतिरिक्त राशि की आवश्यकता पड़ेगी, जिसके लिए आप यह विनियोग विधेयक लाए हैं, लेकिन पिछले दो वर्षों में जो आपने तीन हजार किलोमीटर का गेज़-कन्वर्ज़न किया है — मीटर गेज़ से ब्राड गेज़, इसके लिए निश्चित रूप से माननीय मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। लेकिन इसके साथ-साथ मैं कहना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश की एक महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है जो गुना और ग्वालियर को जोड़ती है, लगभग 81 किलोमीटर लंबाई वाली खजूरी और पनिहार के बीच की लाइन का जो निर्माण कार्य है, वह अभी तक रुका हुआ है। इसके लिए जो पर्याप्त जमीन की आवश्यकता थी वह भी मध्य प्रदेश सरकार ने उपलब्ध करा दी है। तो मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि वे 8वीं पंचवर्षीय योजना में इसे स्वीकृति प्रदान करें।

मध्य प्रदेश में एक महत्वपूर्ण मिलिट्री का रेलवे स्टेशन है "मऊ"। इसके भी गेज़-कन्वर्शन का प्रस्ताव, मीटर गेज़ से ब्राड गेज़ का, काफी दिनों से विचाराधीन है, इसकी लम्बाई बहुत कम है और मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी इस समय इस पर भी विचार करेंगे।

एक और महत्वपूर्ण प्रस्ताव है "गोटेगांव" रेलवे स्टेशन के नामकरण का। मध्य प्रदेश सरकार ने इस "गोटेगांव" रेलवे स्टेशन का नाम "श्रीधाम" रेलवे स्टेशन बदलने की अनुशंसा की है। माननीय मंत्री जी उस पर भी विचार करेंगे, ऐसा मेरा आग्रह है। मान्यवर, जबलपुर- गोंदिया गेज़ कन्वर्जन का प्रस्ताव लंबे समय से है और लगभग 8 सालों से मैं इस सदन में सुन रहा हूं, यह मुद्दा हमेशा आता है। यदि यह ब्राड-गेज़ में कन्वर्ट हो जाएगा तो निश्चित रूप से न केवल इससे मध्य प्रदेश लाभान्वित होगा बल्कि उत्तर प्रदेश, बिहार और नार्थ-ईस्ट स्टेट्स भी इससे लाभान्वित होंगी। इसलिए मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि इस पर अविलंब विचार करें।

महोदय, भोपाल का जो हबीबगंज रेलवे स्टेशन है उसके डेवलपमेंट के लिए पिछले समय जब रेलवे विनियोग विधेयक पर चर्चा हुई थी तो आपने आश्वासन दिया था कि अविलंब उसका कार्य पूरा हो जाएगा लेकिन अभी तक हबीबगंज रेलवे स्टेशन का कार्य पूरा नहीं हो पाया है। इसलिए उसको अविलंब पूरा कराएंगे, ऐसा मेरा आपसे आग्रह है। मान्यवर, अभी जो आपने गेज़ कन्वर्जन का कार्यक्रम हाथ में लिया है, उससे निश्चित रूप से पावर हाउसेज, सीमेंट प्लांट्स और इंडस्ट्रीज को काफी बढ़ावा मिलेगा, ऐसा मेरा विचार है। इसके अलावा मध्य प्रदेश के और भी जो प्रस्ताव आपके पास आए हुए हैं, उन पर आप विचार करें क्योंकि समय कम है, इसलिए मैं उनके विस्तार में नहीं जाना चाहता हूं।

महोदय, मैं यह कहना चाहता हूं कि जो ऐक्सीडेंटेड कोचेज, वैगन्स और ट्रैक मैटीरियल है, उसका सही रूप से उपयोग हो सके, उसके लिए आप कोई प्रोग्राम बनाएंगे, ऐसा मेरा आपसे आग्रह है। पैसेंजर्स के इंश्योरेंस की स्कीम आपने प्रारंभ की है, उसके लिए आप निश्चित रूप से यह विचार करें कि न केवल यह इंश्योरेंस पैसेंजर्स तक सीमित रहे बल्कि रेलवे एक्सीडेंट्स से अन्य लोग जो प्रभावित होते हैं, उन पर भी यह लागू होना चाहिए।

महोदय, अपनी बात समाप्त करने से पहले मैं दो-तीन मुद्दों की ओर आपका ध्यान आकर्षित कराना चाहूंगा। महोदय, जो पैसेंजर्स ऐमीनिटीज़ हैं, उन पर जो प्लान-आऊटले है, उसका केवल एक प्रतिशत खर्च होता है, इसमें बढ़ोत्तरी की जानी चाहिए। जो सैकेंड-क्लास और थर्ड-क्लास के पैसेंजर्स है, उनको ऐमीनिटीज पर विचार किया जाना आवश्यक है। उनके कंपार्टमेंट में सफाई, शौचालय, पानी आदि की व्यवस्था हो, न केवल ट्रेन में बल्कि रेलवे स्टेशन में भी इस प्रकार की व्यवस्था हो, इसे आपको सुनिश्चित करना चाहिए। इसके लिए आफिसर्स के सरप्राईज विजिट्स होने चाहिए। मध्य प्रदेश

में जो एक हजार किलोमीटर नैटवर्क रेलवे का होना चाहिए, वह अन्य राज्यों की तुलना में काफी कम है। इस पर भी माननीय मंत्री जी विचार करें... ...(व्यवधान)

महोदय, जो इन्वैस्टमेंट पिछले समय किया गया रेल ट्रैक रिन्युअल्स पर वह 1991-92 में 1091 करोड़ था और 1993-94 में घटकर 1010 करोड़ हो गया। ब्रिज वर्क्स में भी 1991-92 के मुकाबले कमी आ गई है। न्यू लाइंस में भी 267 करोड़ रुपए का जो आपका इन्वैस्टमेंट था, वह घटकर 175 करोड़ रह गया है। स्टाफ वैलफेयर के लिए भी जो 29 करोड़ रुपए का प्रावधान था, वह कम हो गया है। इस पर विचार किया जाना बहुत जरूरी है।

महोदय, जो बजटरी प्रोविजन है, बजटरी सपोर्ट है, वह लगातार कम हो रही है। इसलिए हमारा रेलवे का इन्फ्रास्ट्रक्चर बढ़ाना बहुत आवश्यक है। हालांकि जो अर्निंग्ज हुई हैं पैसेंजर्स सर्विसेज से वह 1985-86 में 1719 करोड़ रुपए के लगभग थी और अब यह 1992-93 में बढ़कर 4330 करोड़ रुपए हो गई है। इसी प्रकार से फ्रेट में जो जो बढ़ोत्तरी हुई है, इसके लिए निश्चित रूप से यह मंत्रालय बधाई का पात्र है। इसके लिए जैसा मैंने कहा कि हमारा इन्फ्रास्ट्रक्चर हमको बढ़ाना होगा क्योंकि जो बजटरी सपोर्ट है, उसमें निरंतर कमी होती जा रही है। इसलिए बेसिक इन्फ्रास्ट्रक्चर को बढ़ाने के लिए माननीय मंत्री जी निश्चित रूप से ध्यान दें क्योंकि यह केवल 6 प्रतिशत थी आठवें प्लान में जब कि तीसरे प्लान में यह 15 प्रतिशत थी। इसी प्रकार जो बजटरी सपोर्ट 1985-86 में 45 परसेंट थी, वह घटकर 1993-94 में 14 परसेंट हो गई है। इन सब पर विचार किया जाना बहुत आवश्यक है। इलैक्ट्रिफिकेशन के कार्यक्रम पर भी जोर देना बहुत ज्यादा आवश्यक है। इसके लिए निश्चित रूप से आपको फंड में बढ़ोत्तरी करनी पड़ेगी। ट्रेक रिन्यूवल के लिए भी फंड में बढ़ोत्तरी किया जाना बहुत ज्यादा आवश्यक है, ऐसा मेरा माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आपके माध्यम से सरकार से आग्रह है। धन्यवाद।

**श्री ईश दत्त यादव** (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, रेलें देश के आर्थिक और सामाजिक विकास के लिए बहुत महत्वपूर्ण काम करती हैं। हमारे रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ साहब, रेलों के विस्तार के लिए, विकास के लिए काम कर रहे हैं। इसमें भी मुझे कोई शिकायत नहीं है। लेकिन इनसे मुझे एक गंभीर शिकायत है। अन्य योजनाएं तो इनकी कागज पर होती हैं जिनको यह मंजूरी दे देते हैं, लेकिन मान्यवर, जहां से मैं आता हूं — उत्तर प्रदेश का पूर्वी भाग जिसे पूर्वी उत्तर प्रदेश कहते हैं जो बिहार की सीमा पर है, वहां एक रेल लाईन है सौ किलोमीटर की — मऊ से शाहगंज तक की। यह रेल लाईन छोटी रेल लाईन है इसके लिए जनता की मांग है कि इसका बड़ी रेल लाईन में अमान परिवर्तन किया जाए। इस मांग को मनवाने के लिए बड़े धरने चले, जुलूस भी निकले तथा जनता की मांग होती गई। लेकिन रेल विभाग ने उस पर कभी ध्यान नहीं दिया। वह छोटी रेल लाईन इस तरह की है कि उस सौ किलोमीटर के सफर में 24 घंटे का टाईम लगता है।

**श्री जगेश देसाई** (महाराष्ट्र): क्या बात करते हैं आप?

**श्री ईश दत्त यादव:** आप सुनिए, जो मैं कह रहा हूं। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मान्यवर ....(व्यवधान)

**श्री दिग्विजय सिंह** : नारायणसामी जी, आप हाऊस को दोनों तरफ से डिस्टर्ब कर रहे हैं। ...(व्यवधान)

**उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल):** उनको चिंता यह है कि डा० अम्बेडकर यूनिवर्सिटी वाला बिल है, आधे घंटे की चर्चा है, मंत्री जी का जवाब होगा। इसलिए जितना जल्दी हो जाए उतना अच्छा है। लिस्ट कर दें आप डिमांड्स को, ज्यादा अच्छा हो। तर्क न दें। उसमें आर्ग्युमेंट न दें, फिर जल्दी समाप्त हो जाएगा।

**श्री ईश दत्त यादव:** मैं बहुत संक्षेप में कहूंगा मान्यवर। श्री जगेश देसाई जी, मुझसे बहुत सीनियर हैं, मैं इनका बहुत सम्मान करता हूं। इन्होंने क्वैरी कर दिया। रेल मंत्री जी की यह व्यक्तिगत जानकारी में है और जो कुछ मैं कह रहा हूं उसके दो गवाह इस सदन के माननीय सदस्य हैं। इसी महीने के पिछले हफ्ते में हम और इस सदन के माननीय सदस्य श्री मोहम्मद मसूद खान और मौलाना हबीबुर्रहमान नोमानी साहब हम लोग किसी तरह दिल्ली से मऊ पहुंचे और जिस ट्रेन का, जिस रेल

लाईन का मैं जिक्र कर रहा था, जो कनैक्टिंग ट्रेन है हमको जाने के लिए, हम लोग उस ट्रेन में जाकर के बैठे। एक घंटे के बाद एनाउंस किया गया कि इस ट्रेन को जो इंजन ले जाने वाला है, उस इंजन में कोयला नहीं है। पता चला कि कोयला कहां से आएगा? स्टेशन मास्टर ने कहा कि-साहब, हमारे लिए बहुत मजबूरी है। आखिर जनता ने जब बहुत आवाज लगाई, तो रेल विभाग के लोग कहीं से कोयला ले आए। कहीं से खरीदकर ले आए या कहीं से उठाकर ले आए, जिससे ट्रेन धीरे-धीरे चलती रहे। इसलिए मैं माननीय जगेश देसाई जी को बता देना चाहता हूं कि वह ट्रेनें 24 घंटे में सौ किलोमीटर पार करती है और कभी-कभी तो जाती नहीं। मान्यवर, मैं जिस रेफ्रेंस में यह बात कर रहा हूं, उत्तर प्रदेश में सन् 1993 में विधान सभा के चुनाव होने वाले थे। हमारे माननीय रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ साहब सम्भवतः अक्तूबर, 93 में वहां गए और उन्होंने वहां जाकर के एक ही दिन में वहां पर उसका शिलान्यास और उद्घाटन दोनों ही कर दिया। मान्यवर, आप जानते हैं, पूरा सदन जानता है कि शिलान्यास एक दिन होता है और उद्घाटन बाद में होता है। उन्होंने शिलान्यास और उद्घाटन एक ही दिन में कर दिया। मैंने उस दिन बड़ी तारीफ की थी। वहां दो बड़े नेताओं की ओर से दो बैनर लगे थे। पार्टी के लोगों में थोड़ा संघर्ष हो गया था। मान्यवर, एक ने लगाया कि ज़ाफर शरीफ साहब शिलन्यास करेंगे और दूसरे ने लगाया कि ज़ाफर शरीफ साहब उद्घाटन करेंगे। एक ने लगा दिया "मान्यवर जाफर शरीफ साहब उद्घाटन करेंगे"। मैंने कहा कि काम हो गया, दोनों एक ही दिन में हो गए।

**उपसभाध्यक्ष(श्री सतीश अग्रवाल)**: खर्चा बच गया।

**श्री ईश दत्त यादव**: मान्यवर, दस महीने हो गए मैंने एक क्वेश्चन दिया यहां संसद में, राज्य सभा में । अनस्टार्ड क्वेश्चन नंबर 289 और माननीय रेल मंत्री जी की तरह से जवाब आया। महोदय, जवाब पहले भी आया था। मैंने पूछा था कि आप जो उद्घाटन करके आए, उसका क्या हाल-चाल है? मैंने इसी तरह पूछा था। इन्होंने उत्तर दिया कि उसको योजना आयोग के पास भेज दिया गया है। मान्यवर, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि जब आप मौके पर गए, शिलान्यास भी कर दिया, उद्घाटन भी कर दिया तो मेरी मांग है कि एक सौ किलोमीटर का वह अमान परिवर्तन, आज वह अपने जवाब के समय पर घोषणा कर दें कि फलां तारीख से यह फलां रेल लाइन का अमान परिवर्तन हो जाएगा। उस क्षेत्र की जनता और हमारे कुल सात-आठ एम० पी० उस क्षेत्र के हैं, सब लोग आपको धन्यवाद देंगे, यह मेरी मांग है।

**उपसभाध्यक्ष(श्री सतीश अग्रवाल)**: एक ही काम हो जाए तो बहुत है।

**श्री ईश दत्त यादव**: नहीं। मैं मांग कर रहा हूं कि आज ही रेल मंत्री जी इसकी घोषणा कर दें वरना उस क्षेत्र में एक चर्चा है, मैं श्री देसाई जी से भी कह देना चाहता हूं। उस क्षेत्र में चार-छह ज़िलों में जहां आपने उद्घाटन, शिलान्यास किया है, वहां पर विधान सभा के चुनाव में कांग्रेस का पूरा सफाया होगा। एक भी सीट नहीं मिलेगी।

**एक माननीय सदस्य**: बी० जे० पी० आ जाएगी।

**श्री ईश दत्त यादव**: अरे बी० जे० पी० तो हार गई, ज़मानत ज़ब्त हो गई। जीती समाजवादी पार्टी। लोग कहते हैं कि रेल मंत्री चुनाव की दृष्टि से आए थे, सारी सीटें हार गए इसलिए अमान परिवर्तन नहीं होगा। इसलिए जनता का भ्रम आप तोड़िए।

आपसे निवेदन एक मिनट में और करूंगा कि मान्यवर, एक ट्रेन है सरयू-यमुना जो पुरानी दिल्ली से चलती है। हम लोगों की मांग है कि चार-छह ज़िलों की समस्या है कि उस ट्रेन को आप तीन दिन चलाते हैं वाया फैज़ाबाद-शाहगंज हो करके। हमारी मांग है कि इसको पूरे हफ्ते भर चलाइए उसी रूट पर क्योंकि आप डाइवर्ट करते हैं गोरखपुर-बरौनी के रूट पर या जहां-जहां डाइवर्ट करते हैं, उस रूट पर तमाम चलने वाली ट्रेनें हैं, उधर कोई असुविधा नहीं होने वाली है। इसलिए माननीय रेल मंत्री जी, मैं आपसे करबद्ध प्रार्थना कर रहा हूं कि आज आप घोषणा कर दें। इसमें आपका कोई आर्थिक बोझ नहीं पड़ने वाला है। सरयू-यमुना ट्रेन जो पुरानी

दिल्ली से चलती है, आप नई दिल्ली से लगातार रोज़ चलवाइए वाया फैज़ाबाद-शाहगंज। थोड़ा सा रूट आपको बदलना है। इसको नई दिल्ली से चला दीजिए जब तक अमान परिवर्तन नहीं होता है, तब तक सुविधा हो जाएगी।

मान्यवर, आखिरी मांग में एक और रखना चाहता हूं कि मुगलसराय हिंदुस्तान का हम समझते हैं कि रेलवे का सबसे बड़ा यार्ड है और वहां पर यार्ड के विस्तार के लिए चार गांवों की, चन्दौसी वगैरह चार गांव हैं। चार गांवों के किसानों की ज़मीन को रेल विभाग ने ले लिया जब माधवराव सिंधिया जी रेल मंत्री थे भारत सरकार के। उस समय किसानों को कहा गया था कि आपके हर परिवार के, जिसका खेत गया है, एक-एक आदमी को रेल विभाग में नौकरी दी जाएगी और आज तक किसी को रेल विभाग ने नौकरी नहीं दी। वहां पर धरना दिया लोगों ने जब ज़मीन पर रेल विभाग कब्ज़ा कर रहा था। लाठीचार्ज सरकार ने कराया जिसमें बीस से ज्यादा महिलाएं घायल हुईं। पुरूषों की तो कोई संख्या गिनती में नहीं है और आज तक एक भी आदमी को जिसकी ज़मीन ली गई, रेल विभाग ने काम नहीं दिया। जबकि माधवराव सिंधिया और रेलवे बोर्ड के चेयरमैन मौके पर गए थे और इसलिए मैं इसकी भी मांग कर रहा हूं। आपकी जानकारी में होगा रेल मंत्री जी और आप इसकी भी तुरंत घोषणा कर दें कि मुगलसराय में जो ज़मीन ली गई किसानों की, जो घोषणा की गई, अमान परिवर्तन की, रेल मंत्री जी ने घोषणा की थी, उसी घोषणा पर आप अमल करते हुए यह कह दें कि हर परिवार के, जिसकी ज़मीन ली गई है, एक-एक आदमी को हम नौकरी में रखेंगे।

मान्यवर, आप मेरा समय नहीं बढ़ा रहे हैं इसलिए इन्हीं शब्दों के साथ केवल तीन ही मांगें करके मैं निवेदन कर रहा हूं रेल मंत्री जी से कि इसमें आपका कोई खर्चा नहीं पड़ने वाला है और एक आदर्श प्रस्तुत करेंगे आप मेरी ये मांगें पूरी करके।

**श्री वीरेन्द्र कटारिया** (पंजाब): वाइस चेयरमैन साहब, कहावत है कि बर्फ गिरती है बेचारे मुसलमानों पर।

जब कभी किसी पिछड़े इलाके की बात कहने का वक्त आता है और कभी जो लोग बहुत कम बोलते हैं तो वक्त की तलवार उनके सिर पर लटका दी जाती है, लेकिन आपका हुक्म जो है उसके मुताबिक मैं 5 मिनट में खत्म कर दूंगा, बजाय मेहरबानी के आप घंटी न बजाएं।...

**उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल)**: मैं घंटी नहीं बजाऊंगा।

**श्री वीरेन्द्र कटारिया**: मैं सबसे पहले जनाब जाफर शरीफ साहब का शुक्रिया अदा करता हूं कि इस दफा उन्होंने पंजाब के लिए 6 नई रेलगाड़ियां चलाकर लोगों की दीर्घना मांग को पूरा किया है। मैं खास तौर पर मेरे पिछड़े इलाके गंगानगर-अबोहर से दिल्ली के लिए सुपरफास्ट इंटर-सिटी ट्रेन चलाने के लिए मशकूर हूं। इस इलाके के लोग तो रेलवे के डिस्कार्डेड डिब्बों में सफर करने के आदी थे, श्री गंगानगर दिल्ली इंटर-सिटी जैसी साफ सुथरी एयरकंडीशंड गाड़ी चलाकर हमें भी ठंडी हवा के झोंके जनाब वज़ीर साहब ने दिलाए हैं। खुदा कसम ऐसा लगता है कि जैसे वीराने में चुपके से बहार आ जाए और जैसे तपते शहराव से किसी नखलिस्तान में आ जाएं। मैं रेलवे वजीर साहब का बहुत मशकूर हूं। मैं आप से अपने इलाके के लिए एक और दरख्वास्त करना चाहता हूं। गंगानगर, अबोहर, मलोडी, गिदरवा, भटिंडा सेक्शन के लोगों के लिए अपनी राजधानी जो कि चंडीगढ़ कहलाती है, और जहां पर हरियाणा की भी राजधानी है और यू०पी० की भी राजधानी है, और जहां पर पंजाब और हरियाणा का हाई कोर्ट भी है, इन सब इलाकों के और साउथ पंजाब के लोगों के पास अपनी राजधानी जाने के लिए, अपनी हाई कोर्ट जाने के लिए कोई मोड आफ ट्रांसपोर्ट नहीं है, कोई सीधी गाड़ी नहीं है और इन को मजबूरन बसों के अंदर धक्के खाकर अपनी राजधानी में जाना पड़ता है। बसें बेहद तकलीफदेह हैं। वज़ीर साहब आप कभी उसमें सफर करिए तो आप की पसलियां चरमरा जाएंगी लेकिन लाखों लोग उन गाड़ियों में, बसों में सफर करते हैं और बेहद तकलीफ पाते हैं। मेरी आप से एक ही दरख्वास्त है कि जहां आप ने हमारे पिछड़े इलाके में इतना करम किया है, एक करम और करिये कि गंगानगर से एक सीधी गाड़ी आप चंडीगढ़ चला दीजिए ताकि लोगों को आराम

हो, यह मेरी आपसे दरख्वास्त है। मैंने आप को एक खत भी लिखा है जिस में आप को एक नुस्खा बताया है कि जिसमें बगैर किसी नए रेक के, बगैर किसी नए इंजिन के आप एक तेज रफ्तार की गाड़ी चला सकते है। गंगानगर से 2-बी०एच० सुबह साढ़े पांच बजे चलती है, इसको बराये करम आप सुपर फास्ट में बजाय पैसेंजर के तब्दील कर दीजिए और भटिंडा में 340 नंबर की जो गाड़ी लालगंज से आकर अंबाला जाती है, उसके साथ जोड़कर साढ़े पांच बजे चलाकर साढ़े 11 बजे चंडीगढ़ पहुंचा दीजिए और वापस ही इस गाड़ी को ले आइए। किसी का कोई नुकसान नहीं होगा। दो पैसेंजर गाड़ियां आलरेडी भटिंडा से अंबाला जाने के लिए वहां मौजूद हैं, बगैर किसी को तकलीफ दिए हुए हमारे जो पिछड़े हुए इलाके के लोग है, उन को आप यह राहत पहुंचा सकते हैं। मेरी आप से मोतबाना दरख्वास्त है कि आप इस को बहुत सीरियसली और फौरी तरीके से इस बात को लीजिए और इस को पूरा करने की कोशिश कीजिए।

एक बात मैं और करना चाहता हूं कि आप ने पंजाब के लिए 6 नई गाड़ियां चलाई। लेकिन पंजाब की जो बुनियादी मांग चौथाई सदी से, चंडीगढ़ सदी बहुत बड़ा पीरियड है, चली आ रही है, कि पंजाब को आप चंडीगढ़ से सीधा जोड़िये उसकी तरफ आपने तवज्जुह नहीं दी है। मैं आपकी खिदमत में पंजाब की तरफ से दरख्वास्त करना चाहता हूं कि 25 सालों के बाद तो पूरी की भी सुनी जाती है, 25 साल गुजर गए हैं हम को इस दरख्वास्त से करते हुए, बराये करम आप लुधियाना से सीधी रेल की लाइन बनाइए चंडीगढ़ से ताकि पंजाब के लोगों को अपनी राजधानी जाने के लिए सौ मील का सफर बाया अंबाला ज्यादा करने के बजाय, वह सीधे लुधियाना से या राजपुरा से जा सकें, यह मेरी आप से दरख्वास्त है।

आपने फाज़िल्का, कोटपुर और भटिंडा की मीटर गेज को ब्राड गेज में तब्दील कर दिया है। आपका बहुत शुक्रिया। इस पर 60 करोड़ रुपये लगाकर आप ने बहुत मेहरबानी की है, इस पिछड़े इलाके पर। लेकिन इस रेल लाइन पर आपने कोई नई रेल गाड़ी दिल्ली के लिए नहीं चलाई है। हिन्दुस्तान के फाजिल्का और अबोहर पंजाब में दो ऐसे शहर है जब भी पाकिस्तान के साथ लड़ाई हुई है हमें कितने दुख और तकलीफें उठानी पड़ी है। इसका आपको अहसास होना चाहिए। जो बार्डर के एरियाज हैं उनके लिए आपको खास कंसीडरेशन होना चाहिए। मैं आप से दर्खास्त करूंगा कि फाजिल्का से भटिंडा तक जो नई रेल लाइन ब्राडगेज की बनाई है उसके ऊपर फाजिल्का के लोगों के लिए मेहरबानी करके एक सीधी गाड़ी दिल्ली के लिए चला दीजिए। जब तक यह सीधी गाड़ी आप चलाने के योग्य नहीं होते या इसका इंतजाम नहीं होता, फाजिल्का से 6 बजे के करीब भटिंडा को जाने के लिए आखिरी गाड़ी जो चलती है उसमें दो डिब्बे, दो कोचेज आप दिल्ली के लिए लगा दें। भटिंडा में ये दोनों कोचेज पंजाब मेल के साथ या उद्यान आभा के साथ जोड़ दीजिए। इन गाड़ियों में और भी बहुत से डिब्बे लगते हैं, कटते हैं भटिंडा में। अगर ये दो कोचेज फाजिल्का से लगा कर भटिंडा में पंजाब मेल या उद्यान आभा तूफान के साथ जोड़ दिये जायें तो फाजिल्का के लोगों को और दस-बारह और स्टेशन हैं उन लोगों को दिल्ली जाने के लिए एक सीधी गाड़ी मुयस्सर हो जायेगी। मैं आप से दर्खास्त करूंगा कि इस पर आप और फर्मायें।

भटिंडा और फाजिल्का के दरमियान जो गाड़ियां चलती हैं, यहां ब्राडगेज होने के पहले 4 गाड़ियां चलती थी अब इसमें दो गाड़ियां चलती है। मेरी यह दर्खास्त है कि फ्रीक्वेंसी आफ ट्रेन इस सेक्शन पर बढ़ायें। कम से कम जो पहले चार गाड़ियां चलती थीं फाजिल्का और भटिंडा के दरम्यान अब फिर वही चार गाड़ियां चलनी चाहिए।

एक दर्खास्त और करूंगा कि गंगानगर से दिल्ली के लिए आपने एक गाड़ी चलाई थी जिसका नाम था उद्यान आभा। वह गाड़ी बहुत अच्छी थी। लोगों को उससे बहुत आराम था लेकिन पता नहीं क्या हुआ कि उस गाड़ी को आपने आगे बढ़ा कर हावड़ा तक कर दिया और उसके साथ आपने तूफान एक्सप्रेस को भी जोड़ दिया। इसलिए अब उस गाड़ी का नाम उद्यान आभा तूफान एक्सप्रेस हो गया जो गंगानगर से चलकर हावड़ा तक जाती है। मैं आपकी खिदमत में यह कहना चाहता हूं कि ऐसी निकम्मी गाड़ी, ऐसी वाहियत गाड़ी जो कभी वक्त पर आती नहीं, कभी वक्त पर जाती नहीं, जिसके डिब्बे टूटे हुए हैं, जिसकी लाइटें टूटी हुई हैं, जिसके पंखे चलते नहीं हैं, जिसके पखाने में चले जाइये तो आप बेहोश हो जायेंगे ऐसी वाहियात गाड़ी हमें निजात दिलाइये। इसके लिए मैंने एक नुस्खा भी बताया था और रेलवे बोर्ड ने भी एक ऐसी तजवीज रखी थी कि इस गाड़ी को, जैसे पहले गंगानगर से दिल्ली के दरम्यान

चलती थी उसके इसी लाइन पर चलानी चाहिए। इसको भी बाईफरकेट कर देना चाहिए। जो तूफान एक्सप्रेस है उसका अलग रैक निजामुद्दीन, दिल्ली तक चलायें। इसका अलग रैक गंगानगर और निजामुद्दीन के दरम्यिान चलना चाहिए।

वजीर साहब इस दफा आपने रेल गाड़ियों के चलाने में कमाल कर दिया। मैं उसकी दाद देना चाहता हूं और उसके लिए आपको मुबारक देना चाहता हूं। एक बात और मैं आपको कहना चाहता हूं कि पंजाब में पिछले 12 सालों में बल्कि जब से पंजाब बना है एक इंच रेल लाइन वहां आपने नहीं बनाई है। बहुत जगह सर्वे करके लोगों को रेल लाइन देने की जरूरत है। आप उसको भी कीजियेगा।

इलेक्ट्रीफिकेशन पंजाब में बहुत थोड़े हिस्से में हुआ है इसको और एक्सटेंड करना चाहिए। मैं यह आपसे दरखास्त करता हूं कि पंजाब को पिछले 12 सालों में नजर लग गई थी। पंजाब का अमन बर्बाद हो गया था, सारा डवलपमेंट रुक गया था। ऐसा लगता था वक्त ही रुक गया है। लेकिन अब वक्त अपनी रफ्तार से फिर चलने लगा है। पंजाब के रेलवे स्टेशन जो पिछले साल उजाड़ हो गये थे वे फिर से फेसलिफ्टिंग का इंतजार कर रहे हैं। मैं आप से दरखास्त करूंगा कि पंजाब के सारे स्टेशनों का फेसलिफिटिंग कीजियेगा और वहां पर जो पैसेंजर एमिनिटीड हैं उनको मुहैय्या करानी चाहिए। आजकल ऐसा लगता है वहां उनका फकतान है, वहां उनकी कमी है और अगर मैं यह कहूं कि छोटे स्टेशनों पर यह सारी फैसैलिटीज़ है ही नहीं तो कोई गलत बात नहीं कहूंगा। दुनिया बहुत छोटी हो गयी है। लिब्रलाइज़ेशन हो गया है, लोकलाइज़ेशन की पॉलिसी आ गयी है लेकिन हमारी रेलों की रफ्तार अभी भी बहुत कम है। दुनिया में ऐसी रेलें चलती हैं कि दो घंटे में 600 किलोमीटर की रफ़्तार से चलती है। हम 21वीं सदी में दाखिल होने जा रहे है तो रेलों की रफ्तार को तेज करना चाहिए, उनके लिए रिसर्च होना चाहिए, उनकी डैवलपमैंट के काम होने चाहिए, इनको एक नया रूप देना चाहिए। यह मेरा दरख्वास्त है।

अपनी बात खत्म करने के पहले मैं एक बात कहना चाहूंगा कि आप हर साल रेलों के किराए बढ़ा देते है लेकिन कृपया करके, जो लोग बगैर टिकट के सफर करते हैं और जिससे रेलों को करोड़ों रुपये का नुकसान होता है, उसकी तरफ आप तवज्जायों दीजिए। मैंने खुद देखा है कि आधी-आधी रेलगाड़ी के पैसेंजर बगैर टिकट के सफर करते हैं और उन्हें आपके रेलवे के जो अफसर हैं, टिकट चैकर हैं, वे उनके पैसा लेकर उन्हें रेलों से बाहर निकालते हैं और इस तरीके से रेलवे को करोड़ों का नुकसान हो रहा है। इस बात की तरफ आपकी पूरी तवज्जयो हो। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया। बहुत-बहुत शुक्रिया आपका।

श्री वीरेन्द्र कटारिया: पंजाब। वाईस चेयरमैन साहब। कहावत है कि बर्क गरजती है तो बेचारे मुसलमानों पर।

जब कभी किसी पिछड़े इलाके की बात कहने का वक्त आता है और कभी जो लोग बहुत कम बोलते हैं तो वक्त की तलवार उन के सर पर लटका दी जाती है लेकिन आप का हुक्म जो है उस के मुताबिक मैं पांच मिनट में अपनी तकरीर ख़त्म कर दूंगा। बड़ी मेहरबानी आप घंटी न बजाएं....

आप सभापति महोदय, श्री सतीश अग्रवाल, मैं घंटी नहीं बजाऊंगा।

श्री वीरेन्द्र कटारिया: जारी। मैं सब से पहले जनाब जफर शरीफ साहब का शुक्रिया अदा करता हूं कि इस दफा उन्होंने पंजाब के लिए 6 नई रेल गाड़ियां चला कर लोगों की डिमांड को पूरा किया है। मैं खास तौर पर मेरे पिछड़े इलाके "गंगानगर", "अबोहर" से दिल्ली के लिए फास्ट इंटरसिटी ट्रेन चलाने के लिए मशकूर हूं। इस इलाके के लोग तो रेलवे के "डिस्कार्डेड" डिब्बों में सफर करने के आदी थे। श्री

پچھڑے علاقہ میں اتنا کرم کیا ہے۔ ایک کرم اور کر دیئے کہ گنگا نگر سے ایک سیدھی گاڑی آپ چنڈی گڑھ چلا دیجئے تاکہ لوگوں کو آرام ہو۔ یہ میری آپ سے درخواست ہے۔ میں نے آپ کو ایک خط بھی لکھا ہے جس میں میں آپ کو ایک نسخہ بتایا ہے کہ جس میں بغیر کسی نئے ریک کے۔ بغیر کسی نئے انجن کے آپ ایک تیز رفتار کی گاڑی چلا سکتے ہیں۔ گنگا نگر سے ۲ بی۔ ایچ صبح ساڑھے پانچ بجے چلتی ہے۔ اس کو برائے کرم آپ سپر فاسٹ کے بجائے پسنجر میں تبدیل کر دیجئے اور بٹھنڈہ میں ۳۴ نمبر کی جو گاڑی لال گنج سے آکر انبالہ جاتی ہے۔ اس کے ساتھ جوڑ کر ساڑھے پانچ بجے چلا کر ساڑھے ۱۱ بجے چنڈی گڑھ پہنچا دیجئے اور واپسی ہی اس گاڑی کو لے آیئے۔ کسی کا کوئی نقصان نہیں ہوگا۔ دو پسنجر گاڑیاں آل ریڈی بٹھنڈہ سے انبالہ جانے کے لئے وہاں موجود ہیں۔ بغیر کسی کو تکلیف دیئے ہوئے ہمارے جو پچھڑے ہوئے علاقہ کے لوگ ہیں۔ ان کو آپ یہ راحت پہنچا سکتے ہیں۔ میری آپ سے مؤدبانہ درخواست ہے کہ آپ اس کو بہت سیریس اور فوری طریقہ سے اس بات کو لیجئے اور اس کو پورا کرنے کی کوشش کیجئے۔

گنگا نگر دلی انٹر سٹی جیسی صاف ستھری ایئر کنڈیشنڈ گاڑی چلا کر ہمیں بھی ٹھنڈی ہوا کے جھونکے جناب وزیر صاحب نے دلائے ہیں خدا قسم ایسا لگتا ہے کہ جیسے ویرانہ میں چپکے سے بہار آجائے اور جیسے تپتے صحرا سے کسی نخلستان میں آجائیں میں ریلوے وزیر صاحب کا بہت مشکور ہوں۔ میں آپ سے اپنے علاقے کے لئے ایک اور درخواست کرنا چاہتا ہوں۔ گنگا نگر۔ ابوہر۔ ملوت، گندر والا، بٹھنڈہ کے لوگوں کے لئے اپنی راجدھانی جو کہ چنڈی گڑھ کہلاتی ہے اور جہاں پر ہریانہ کی بھی راجدھانی ہے اور یو۔ ٹی کی بھی راجدھانی ہے اور جہاں پر پنجاب اور ہریانہ کا ہائی کورٹ بھی ہے۔ ان سب علاقوں کے اور ساؤتھ پنجاب کے لوگوں کے پاس اپنی راجدھانی جانے کے لئے اپنی ہائی کورٹ جانے کے لئے کوئی موڈ آف ٹرانسپورٹ نہیں ہے۔ کوئی سیدھی گاڑی نہیں ہے اور ان کو مجبوراً بسوں کے اندر دھکے کھا کر اپنی راجدھانی میں جانا پڑتا ہے بسیں بیحد تکلیف دہ ہیں۔ وزیر صاحب آپ کبھی اس میں سفر کرتے تو آپکی پسلیاں چرمرا جائیں گی لیکن لاکھوں لوگ ان گاڑیوں میں بسوں میں سفر کرتے ہیں اور بیحد تکلیف پاتے ہیں۔ میری آپ سے ایک ہی درخواست ہے کہ جہاں آپ نے ہمارے

*†Transliteration in Arabic Script.

ہوئی ہے۔ ہمیں کتنے دکھ اور تکلیفیں اٹھانی پڑی ہیں۔ اس کا آپکو احساس ہونا چاہیئے۔ جو بارڈر کے ایریاز ہیں۔ ان کے لئے آپکو خاص کنسیڈریشن ہونا چاہیئے۔ آپ سے درخواست کروں گا کہ فاضلکہ سے بٹھنڈہ تک جو نئی ریل لائن براڈ گیج کی بنائی ہے اس کے اوپر فاضلکہ کے لوگوں کے لئے مہربانی کر کے ایک سیدھی گاڑی دلی کے لئے چلا دیجئے۔ جب تک یہ سیدھی گاڑی آپ چلانے کے قابل نہیں ہوتے یا اس کا انتظار نہیں ہوتا۔ فاضلکہ سے چھ بجے کے قریب بٹھنڈہ کو جانے کیلئے آخری گاڑی جو چلتی ہے اس میں دو ڈبے۔ دو کوچز آپ دلی کے لئے لگا دیجئے۔ بٹھنڈہ میں یہ دو کوچز "پنجاب میل" کے ساتھ یا "اودھان آبھا طوفان" کے ساتھ جوڑ دیئے جائیں تو فاضلکہ کے لوگوں کو اور دس بارہ اور اسٹیشن ہیں ان لوگوں کو دلی جانے کے لئے ایک سیدھی گاڑی میسر ہو جائے گی۔ میں آپ سے درخواست کروں گا کہ اس پر آپ غور فرمائیں۔

بٹھنڈہ اور فاضلکہ کے درمیان جو گاڑیاں چلتی ہیں۔ یہاں براڈ گیج ہونے کے پہلے چار گاڑیاں چلتی تھیں۔ اب اس میں دو گاڑیاں چلتی ہیں۔ میری یہ درخواست ہے کہ فریکوئنسی آف ٹرین اس سیکشن پر بڑھائیں۔ کم سے کم جو پہلے چار گاڑیاں چلتی تھیں۔ فاضلکہ اور بٹھنڈہ کے درمیان

ایک بات میں اور کرنا چاہتا ہوں کہ آپ نے پنجاب کے لئے نئی گاڑیاں چلائی لیکن پنجاب کی جو بنیادی مانگ چوتھائی صدی سے۔ چوتھائی صدی بہت بڑا پیریڈ ہے۔ چلی آ رہی ہے۔ کہ پنجاب کو آپ چنڈی گڑھ سے سیدھا جوڑیئے۔ اس کی طرف آپ نے توجہ نہیں دی ہے۔ میں آپکی خدمت میں پنجاب کی طرف سے درخواست کرنا چاہتا ہوں کہ ۴۵ سالوں کے بعد تو گھوڑی کی بھی سُنی جاتی ہے۔ ۴۵ سال گزر گئے ہیں ہم کو اس درخواست کو کرتے ہوئے۔ برائے کرم آپ لدھیانہ سے سیدھی ریل کی لائن بنایئے چنڈی گڑھ سے تاکہ پنجاب کے لوگوں کو اپنی راجدھانی جانے کے لئے سو میل کا سفر وایا انبالہ زیادہ کرنے کے بجائے وہ سیدھے لدھیانہ سے یا راج پورہ سے جا سکیں۔ یہ میری آپ سے درخواست ہے۔

آپ نے فاضلکہ۔ کوٹ پورہ اور بٹھنڈہ کی میٹر گیج کو براڈ گیج میں تبدیل کر دیا ہے۔ آپ کا بہت شکریہ۔ اس پر ۶۰ کروڑ روپے لگا کر آپ نے بہت مہربانی کی ہے۔ اس پچھڑے علاقے پر لیکن اس ریل لائن پر آپ نے کوئی نئی ریل گاڑی دلی کے لئے نہیں چلائی ہے۔ ہندوستان کے فاضلکہ اور ابوہر پنجاب میں دو ایسے شہر ہیں جب بھی پاکستان کے ساتھ لڑائی

اس کو اس ریلوے [illegible] اور رکھا [illegible]
کے درمیان چلنا چاہیئے۔

وزیر صاحب اس دفعہ آپ نے ریل گاڑیوں کو چلانے میں کمال کر دیا میں اس کی داد دینا چاہتا ہوں۔ اور اس کے لئے آپ کو مبارکباد دینا چاہتا ہوں ایک بات اور میں آپ کو کہنا چاہتا ہوں کہ پنجاب میں پچھلے ۱۲ سالوں میں بلکہ جب سے پنجاب بنا ہے ایک انچ ریل لائن وہاں آپ نے نہیں بنائی ہے۔ بہت جگہ سروے کر کے لوگوں کو ریل لائن دینے کی ضرورت ہے۔ آپ اس کو بھی کیجئے گا۔

الیکٹریفکیشن پنجاب میں بہت تھوڑے حصّے میں ہوا ہے۔ اس کو اور ایکسٹنڈ کرنا کرنا چاہیئے۔ میں یہ آپ سے درخواست کرتا ہوں کہ پنجاب کو پچھلے ۱۲ سالوں میں نظر لگ گئی تھی۔ پنجاب کا امن برباد ہو گیا تھا۔ سارا ڈیولپمنٹ رک گیا تھا۔ ایسا لگتا تھا۔ وقت ہی رک گیا ہے۔ لیکن اب وقت اپنی رفتار سے پھر چلنے لگا۔ پنجاب کے ریلوے اسٹیشن جو پچھلے سال اجاڑ ہو گئے تھے وہ پھر سے فیس لفٹنگ کا انتظار کر رہے ہیں۔ میں آپ سے درخواست کروں گا کہ پنجاب کے سارے اسٹیشنوں کا فیس لفٹنگ کیجئے گا اور وہاں پر جو پسنجر امینٹیز ہیں ان کو مہیا کرانی چاہیئے۔ آجکل ایسا لگتا ہے وہاں

اب پر [illegible] چاہیئے۔

ایک درخواست اور کروں گا کہ گنگا نگر سے دلّی کے لئے آپ نے ایک گاڑی چلائی تھی جس کا نام تھا "ادھان آبھا"۔ وہ گاڑی بہت اچھی تھی۔ لوگوں کو اس سے بہت آرام تھا لیکن پتہ نہیں کیا ہوا کہ اس گاڑی کو آپ نے آگے بڑھا کر ہاوڑہ تک کر دیا اور اس کے ساتھ طوفان ایکسپریس کو بھی جوڑ دیا۔ اس لئے اب اس گاڑی کا نام "اُدھان آبھا طوفان" ایکسپریس ہو گیا۔ جو گنگا نگر سے چل کر ہاوڑہ تک جاتی ہے۔ میں آپکی خدمت میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ ایسی نکمّی گاڑی۔ ایسی واہیات گاڑی جو کبھی وقت پر نہیں آتی۔ کبھی وقت پر جاتی نہیں۔ جس کے ڈبّے ٹوٹے ہوئے ہیں۔ جس کی لائٹیں ٹوٹی ہوئی ہیں جس کے پنکھے چلتے نہیں ہیں۔ جس کے بنچانے میں چلے جائیے تو آپ بیہوش ہو جائیں گے ایسی گاڑی سے ہمیں نجات دلائیے۔ اس کے لئے میں نے ایک نسخہ بھی بتایا تھا اور ریلوے بورڈ نے بھی ایک ایسی تجویز رکھی تھی کہ اس گاڑی کو، جیسے پہلے گنگا نگر سے دلّی کے درمیان چلتی تھی۔ اس کو اس لائن پر چلانی چاہیئے۔ اس کو بائی پرفیکٹ کر دینا چاہیئے۔ جو طوفان ایکسپریس ہے اس کا الگ ریک نظام الدین دلی تک چلائیں

بات کی طرف آپ کی پوری توجہ ہو۔ انہی شبدوں کے ساتھ میں آپکا شکریہ ادا کرتا ہوں کہ آپ نے مجھے بولنے کے لئے سمے دیا۔ بہت بہت شکریہ آپکا۔

"ختم شد"

**उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल)** धन्यवाद, वीरेन्द्र कटारिया जी, श्री मोहम्मद मसूद खान।

**श्री मोहम्मद मसूद खान** (उत्तर प्रदेश) : महोदय, आपने मुझे दिया.....(व्यवधान)..... यह ऐना आज से नहीं है, यह रोना हमारा नहीं है, यह सारे आजमगढ़ वालों का रोना है। हमारी एक लेडी मेंबर यहां बैठी हैं, वह इत्तेफाक से आजमगढ़ में पैदा हुई हैं, वैस्ट बंगाल में रहती हैं। उन्होंने कहा कि सब लोग कहते हैं कि घर चलो तो वह कहती हैं कि ऐसी जगह जहां जाने के लिए ट्रेन नहीं है, वहां मैं नहीं जाऊंगी। वह आगे बैठी हैं, उनका नाम ही हमने आज़मी साहब रख दिया कि आजमगढ़ की रहने वाली हैं, मगर कहती हैं कि हम नहीं जाएंगे, जब तक वहां कोई ट्रेन नहीं है। पिछली बार भी इन्होंने कहा था। मान्यवर, मैं दो-तीन मिनट लेना चाहूंगा। शाहगंज से मऊ तक, जैसा कि ईश दत्त यादव जी ने कहा है, हम लोगों ने मूल बजट में इसको उठाया था, मंत्री जी ने हम लोगों को आश्वासन दिया था, जवाब में कि प्लानिंग कमीशन के पास है, मैं अभी गया था, बात करके आया हूं, दो-एक दिन में क्लीयर होकर आ जाएगा। अब पोजीशन यह है कि ज़बानी तो कहते है कि क्लीयर होकर आ गया है और जब जवाब देते हैं तो उस जवाब में कहते हैं कि अभी क्लीयर होकर नहीं आया है, वो गया भी है तो मान्यवर बहुत पहले का गया है। मेरी यह गुजारिश है मान्यवर, कि सौ किलोमीटर है शाहगंज से मऊ तक, वह सौ किलोमीटर के लिए आपने शिलान्यास भी किया और शिलान्यास कैसे किया? मैं उस वक्त मौके पर नहीं था। बाद में गया कि जाकर देखूं कि पत्थर है, उस पर क्या लिखा हुआ है, क्या है? तो मुझे लोगों ने बताया कि पर्दा लगाकर वीडियो फिल्म से शिलान्यास दिखा दिया गया और जब वह चले गए तो वह पर्दा और हर चीज हट गयी। इस तरह से शिलान्यास हुआ। तो मान्यवर, सौ किलोमीटर की वजह से हम लोगों को 24 घंटे, जैसा ईशदत्त जी ने कहा है, वह सही है, मैं भी उसी ट्रेन में था। वह ट्रेन ऐसी है कि उसमें फर्स्ट क्लास का डिब्बा लगता ही नहीं है। जब पब्लिक को मालूम हुआ कि

ان کا فقدان ہے۔ وہاں انکی کمی ہے اور اگر میں یہ کہوں کہ چھوٹے اسٹیشنوں پر یہ ساری فیسیلٹیز ہے ہی نہیں تو کوئی غلط بات نہیں کہوں گا۔ دنیا بہت چھوٹی ہوگئی ہے لبرلائزیشن ہوگیا ہے لوکلائزیشن کی پالیسی آگئی ہے لیکن ہماری ریلوں کی رفتار ابھی بھی بہت کم ہے۔ دنیا میں ایسی ریلیں چلتی ہیں کہ دو گھنٹے میں ۶۰۰ کلومیٹر کی رفتار سے چلتی ہیں۔ ہم ۲۱ ویں صدی میں داخل ہونے جارہے ہیں تو ریلوں کی رفتار کو تیز کرنا چاہیئے۔ ان کے لئے ایسا پیچ ہونا چاہیئے۔ ان کی ڈیولپمنٹ کے کام ہونے چاہیئے۔ ان کو ایک نیا روپ دینا چاہیئے یہ میری درخواست ہے۔

اپنی بات ختم کرنے کے پہلے میں ایک بات کہنا چاہوں گا کہ آپ ہر سال ریلوں کے کرائے بڑھا دیتے ہیں۔ لیکن کہ پیا کر کے جو لوگ بغیر ٹکٹ کے سفر کرتے ہیں اور جس سے ریلوں کو کروڑوں روپے کا نقصان ہوتا ہے اس کی طرف آپ توجہ دیجئے۔ میں نے خود دیکھا ہے کہ آدھی آدھی ریل گاڑی کے پسنجر بغیر ٹکٹ کے سفر کرتے ہیں اور انہیں آپکے ریلوے کے جو افسر ہیں ٹکٹ چیکر ہیں۔ وہ ان سے پیسہ لے کر انہیں ریلوں سے باہر نکالتے ہیں اور اس طریقہ سے ریلوے کو کروڑوں روپے کا نقصان ہوتا ہے۔ اس

उसमें दो एम०पीज़ है तो नारा लगाते हुए आए कि "खा गए कोयला, पी गए तेल। ये देखो, रेलवे का खेल"। यह नारा लगाते हुए हम लोगों का घेराव कर लिया। हम लोग गए स्टेशन मास्टर के यहां तो पता लगा कि मऊ में कोयला नहीं आया है, दो-तीन डीज़ल इंजन आए थे, वह भी चले गये और कोई इंजन आएगा तो ले जाएगा। यह पोज़ीशन है मान्यवर, बहुत इस्तदुआ की गयी, हमारे राम नरेश यादव जी रिटायर हो गए यह कहते-कहते, लेकिन वह प्लानिंग कमीशन में कैसे गया, माननीय मंत्री जी जबानी कैसे कहते है कि वहां से आ गया है और लिख के मांगा जाता है तो लिखकर जवाब देते है कि अभी प्लानिंग कमीशन के पास है। तो मान्यवर, यह भी कहा गया था, पिछले बजट में और आज भी कि जब तक वह काम दो-तीन साल में प्लानिंग कमीशन से आएगा, तब तक शाहगंज से जितनी गाड़िया हावड़ा, बाम्बई या दिल्ली आती हैं, उसमें आप बर्थ बढ़ा दीजिए ताकि आजमगढ़ के लोगों को फायदा हो जाए। लेकिन न ये बर्थ बढ़ा रहे है, न शाहगंज से कोई ट्रेन नई दिल्ली के वास्ते आती है, दो ट्रेन आती हैं, वह भी पुरानी दिल्ली के वास्ते और वह कभी-कभी 12 घंटे लेट होती है और कभी आठ घंटे लेट होती है। मैं 19 तारीख को श्रमजीवी से आ रहा था तो पता चला कि चार घंटे लेट है उसके बाद रास्ते में पानी बरसने लगा। फर्स्ट क्लास डिब्बे में ऊपर से पानी टपक रहा था। सारे कपड़े भीग गये। कंडक्टर को मैंने पूछा कि क्या कोई बर्थ ऐसी है जहां पानी न टपकता हो तो उसने कहा कि ऐसी कोई बर्थ नहीं है। आपका मेंटिनेंस बहुत खराब है और यह इस वजह से खराब है क्योंकि आपके डिपार्टमेंट में मोनेटरिंग नहीं है। हम लोगों ने भी मिनिस्ट्री की है, इंजीनियरिंग मिनिस्ट्री की है। वहां लिख देते हैं कि यह काम कब शुरू हो और कब खत्म हो। हमने देखा है कि जौनपुर सिटी (मेन), वहां से बहुत गाड़ियां आती है लेकिन वहां कोई रिटायरिंग रूम नहीं है, कोई प्लेटफार्म कायदे का नहीं है। प्लेटफार्म बन रहा है लेकिन एक फीट बन जाता है और उसके बाद दो हफ्ते, डेढ़ हफ्ते काम रूक जाता है। इससे मामूली काम को पूरा करने में भी बहुत वक्त लग जाता है।

माननीय मंत्री जी से मैं गुजारिश करना चाहूंगा, आप आजमगढ़ देखकर आये हैं लेकिन उसके बाद आपके प्लानिंग कमीशन से यह कह दिया कि अभी पैसा नहीं है। लेकिन आपने आज तक हम लोगों को लिखकर नहीं बताया कि यह वाकई प्लानिंग कमीशन से आ गया है और उसमें यह लिखा है। मैं यहां पर बता दूं कि जिन दो आदमियों के साथ आप वहां गये थे, शिलान्यास के लिये, वे अखबारों में समाचार दे रहे हैं कि इसके टेंडर होने जा रहे है। लेकिन जिस तरह से आप बगैर प्लानिंग कमीशन के शिलान्यास के लिये गये उसी तरह से टेंडर भी देने जा रहे होंगे। मान्यवर, आजमगढ़ के अखबारों को देखकर एक शेर याद आता है:

अंजामे वफा भी देख लिया,
अब किसलिये सर खम होता है,
नाजुक है मिजाजे हुस्न बहुत,
सजदां से भी बरहम होता है।

मैं मंत्री जी को आखिरी चेतावनी देना चाहता हूं कि:

ताराज नशेमन खेल सही,
सबूयाद मगर इतना सुन ले,
जब इश्क की दुनिया लुटती है,
तब हसीनों का मातम होता है।

तो खाली हम लोग ही परेशान नहीं है, इससे वहां की सारी जनता परेशान है। आपका डिपार्टमेंट किसी माकूल बात को नहीं सुनता और न मोनेटरिंग करता है। वह 6 महीने का काम 6-6 साल में करता है। आप हर महीने में ऐसा बजट ले आयें क्या यह ठीक है। इससे आपका कोई काम जो बजट की सीमा में होना चाहिये, उसके अंदर कोई काम नहीं होगा।

आखिर में मैं यह कहना चाहता हूं कि रेल में पैन्ट्री कार है लेकिन वहां खाना बनता नहीं। दिल्ली से ट्रेन जाती 4.30 पर, कहते है कि टुंडला में खाना देंगे। पता नहीं 12 घंटे पहले का पका हुआ खाना देते हैं या 8 घंटे पहले पका हुआ खाना देते हैं। ऐसा खाना सप्लाई होता है और चार्ज भी इतने ज्यादा होते हैं कि उसकी कोई हद नहीं। खाने के साथ पानी बहुत कम देते हैं। आधा खाने के बाद वह पानी खत्म हो जाता है, और पानी नहीं मिलता। इन सब चीजों पर जरा गौर करने की जरूरत है।

अभी एक साथी ने कहा था कि दिल्ली में जब हम लोग उतरते है तो वाकई में कुलियों की कमी रहती है। वहां पर लाइसेंसशुदा कुली नहीं होते। ऐसे आदमी जो बेचारे गरीब होते हैं वे आकर सामान उठाते हैं। लेकिन इस सिलसिले में उन लोगों को पुलिस पकड़कर ले जाती है, रास्ते में मारते हुए ले जाती है। जब आप कुलियों को मुहैया नहीं कर सकते तो फिर गाईड, टी०टी० इनको आप कैसे मुहैया करा सकेंगे?" मान्यवर, मैंने आपसे वायदा किया था कि मैं कम समय लूंगा, इसलिये मैं खत्म करूंगा। मैं अपनी मांगों को दोहराना नहीं चाहता क्योंकि मैं समझता हूं कि मेरी और जाफर शरीफ की जिंदगी में यह पूरा होने वाला नहीं है। लिहाजा में इतना कहकर खत्म करता हूं।

शुक्रिया मोहम्मद मसूद खान "उत्तर प्रदेश": मौका देने के लिये आपने मुझे मौका दिया.. मदाखलत"..

یہ گذارش ہے مانیور کہ سو کلومیٹر ہے شاہ گنج سے مؤ تک۔ وہ سو کلومیٹر کے لئے آپ نے شیلانیاس بھی کیا اور شیلانیاس کیسے کیا میں اس وقت موقع پر نہیں تھا۔ بعد میں گیا کہ جاکر دیکھوں کہ پتھر ہے، اس پر کیا لکھا ہے ہے۔ کیا ہے۔ تو مجھے لوگوں نے بتایا کہ پردہ لگا کر ویڈیو فلم سے شیلانیاس دکھا دیا گیا اور جب وہ چلے گئے تو وہ پردہ اور ہر چیز ہٹ گئی۔ اس طرح سے شیلانیاس ہوا۔

تو مانیور — سو کلومیٹر کی وجہ سے ہم لوگوں کو ۲۴ گھنٹے۔ جیسا کہ ایش دت جی نے کہا ہے وہ صحیح ہے۔ میں بھی اسی ٹرین میں تھا۔ وہ ٹرین ایسی ہے کہ اس میں فرسٹ کلاس کا ڈبہ لگتا ہی نہیں ہے۔ جب پبلک کو معلوم ہوا کہ اس میں دو ایم۔ پیز ہیں تو نعرہ لگاتے ہوئے آئے کہ "کھا گئے کوئلہ پی گئے تیل — یہ دیکھو ریلوے کا کھیل" یہ نعرہ لگاتے ہوئے ہم لوگوں کا گھیراؤ کر لیا۔ ہم لوگ گئے اسٹیشن ماسٹر کے یہاں تو پتہ چلا کہ مؤ میں کوئلہ نہیں آیا ہے دو تین ڈیزل انجن آئے تھے وہ بھی چلے گئے اور کوئی انجن آئے گا تو لے جائے گا۔ یہ پوزیشن ہے مانیور بہت استدعا کی گئی۔ ہمارے رام نریش یادو جی یہ رونا آج سے نہیں ہے۔ یہ رونا ہمارا نہیں ہے یہ سارے اعظم گڑھ والوں کا رونا ہے ہماری ایک لیڈی ممبر یہاں بیٹھی ہیں وہ اتفاق سے اعظم گڑھ میں پیدا ہوئی تھیں ویسٹ بنگال میں رہتی ہیں۔ انھوں نے کہ سب لوگ کہتے ہیں کہ گھر چلو تو وہ کہتی ہیں کہ ایسی جگہ جہاں جانے کے لئے ٹرین نہیں ہے وہاں میں نہیں جاؤں گی۔ وہ آگے بیٹھی ہیں ان کا نام ہی ہم نے اعظمی صاحبہ رکھ دیا ہے کہ اعظم گڑھ کی رہنے والی ہیں۔ مگر کہتی ہیں کہ ہم نہیں جائیں گے جب تک کہ وہاں کوئی ٹرین نہیں ہے۔ پچھلی بار بھی انھوں نے کہا تھا۔

مانیور — میں نے تین منٹ لینا چاہوں گا۔ شاہ گنج سے مؤ تک۔ جیسا کہ ایشدت یادو جی نے کہا ہے۔ ہم لوگوں نے مول بجٹ میں اس کو اٹھایا تھا۔ منتری جی نے ہم لوگوں کو آشواسن دیا تھا۔ جواب میں کہ پلاننگ کمیشن کے پاس ہے میں ابھی گیا تھا۔ بات کر کے آیا ہوں۔ دو ایک دن میں کلیئر ہو کر آجائے گا۔ اب پوزیشن یہ ہے کہ زبانی تو کہتے ہیں کہ کلیئر ہو کر آگیا ہے اور جواب دیتے ہیں تو اس جواب میں کہتے ہیں کہ ابھی کلیئر ہو کر نہیں آیا ہے۔ وہ بھی گیا بھی ہے تو مانیور بہت پہلے کا گیا ہے۔ میری

یہ اس وجہ سے خراب ہے کیوں کہ آپ کے ڈیپارٹمنٹ میں مونیٹرنگ نہیں ہے۔ ہم لوگوں نے بھی منسٹری کی ہے۔ انجینئرنگ منسٹری کی ہے۔ وہاں لکھ دیتے ہیں کہ یہ کام کب شروع ہوا اور کب ختم ہو۔ ہم نے دیکھا ہے کہ جونپور (سٹی) میں وہاں سے بہت گاڑیاں آتی ہیں لیکن وہاں کوئی ریٹائرنگ روم نہیں ہے۔ کوئی فلیٹ فارم قاعدہ کا نہیں ہے پلیٹ فارم بن رہا ہے لیکن ایک فیٹ بن جاتا ہے اور اس کے بعد دو ہفتہ ڈیڑھ ہفتہ کے بعد کا شروع ہو جاتا ہے۔ اس سے معمولی کام کو پورا کرنے میں بھی بہت وقت لگ جاتا ہے۔

مانیور۔ منتری جی سے میری گذارش کرنا چاہوں گا کہ آپ اعظم گڑھ دیکھ کر آئے ہیں لیکن اس کے بعد آپ کے پلاننگ کمیشن نے یہ کہہ دیا کہ ابھی پیسہ نہیں ہے۔ لیکن آج تک ہم لوگوں نے لکھ کر نہیں بتایا کہ یہ واقعی پلاننگ کمیشن سے آگیا ہے اور اس میں یہ لکھا ہے۔ میں یہاں پر بتا دوں کہ جن دو آدمیوں کے ساتھ آپ وہاں گئے تھے شیلانیا کے لئے وہ اخباروں میں سماچار دے رہے ہیں کہ اس کے ٹینڈر رہونے جا رہے ہیں لیکن جس طرح سے آپ بغیر پلاننگ کمیشن کے ریٹائر ہو گئے یہ کہنے کہتے۔ لیکن وہ پلاننگ کمیشن میں کیسے گیا۔ مانیے منتری جی زبانی کیسے کہتے ہیں کہ وہاں سے آگیا ہے اور لکھ کر مانگا جاتا ہے تو لکھ کر جواب دیتے ہیں کہ ابھی پلاننگ کمیشن کے پاس ہے تو مانیور یہ بھی کہا گیا تھا۔ پچھلے بجٹ میں اور آج بھی کہ جب تک وہ کام دو تین سال میں پلاننگ کمیشن سے آئے گا تب تک شاہ گنج سے جتنی گاڑیاں ہاوڑہ، بمبئی یا دلی آتی ہیں اس میں آپ برتھ بڑھا دیجئے تاکہ اعظم گڑھ کے لوگوں کو فائدہ ہو جائے۔ لیکن نہ یہ برتھ بڑھا رہے ہیں نہ شاہ گنج سے کوئی ٹرین نئی دہلی کے واسطے آتی ہے۔ دو ٹرین آتی ہیں وہ بھی پرانی دہلی کے واسطے اور وہ کبھی کبھی ۱۲ گھنٹے لیٹ ہوتی ہیں اور کبھی آٹھ گھنٹے ہوتی ہیں۔ میں ۱۹ تاریخ کو "شرم جیوی" سے آرہا تھا تو پتہ چلا کہ چار گھنٹہ لیٹ ہے۔ اس کے بعد راستے میں پانی برسنے لگا۔ فرسٹ کلاس ڈبے میں اوپر سے پانی ٹپک رہا تھا۔ سارے کپڑے بھیگ گئے۔ کنڈکٹر کو میں نے پوچھا کہ کیا کوئی برتھ ایسی ہے جہاں پانی نہ ٹپکتا ہو تو اس نے کہا کہ ایسی کوئی برتھ نہیں ہے۔ آپ کا مینٹیننس بہت خراب ہے اور

پتہ نہیں ۱۲ گھنٹے پہلے کا پکا ہوا کھانا دیتے ہیں یا ۸ گھنٹے پہلے کا پکا ہوا کھانا دیتے ہیں۔ ایسا کھانا سپلائی ہوتا ہے اور چارج بھی اتنے زیادہ ہوتے ہیں کہ اس کی کوئی حد نہیں۔ کھانے کے ساتھ پانی بہت کم دیتے ہیں۔ آدھا کھانا کھانے کے بعد وہ پانی ختم ہو جاتا ہے۔ اور پانی نہیں ملتا۔ ان سب چیزوں پر ذرا غور کرنے کی ضرورت ہے۔

ابھی ایک ساتھی نے کہا تھا کہ دہلی میں جب ہم لوگ اترتے ہیں تو واقعی ہیں قلیوں کی کمی ہوتی ہے۔ وہاں لائسنس شدہ قلی نہیں ہوتے ایسے آدمی جو بیچارے غریب ہوتے ہیں وہ آکر سامان اٹھاتے ہیں۔ لیکن اس سلسلے میں ان لوگوں کو پولیس پکڑ کر لے جاتی ہے۔ راستے میں مارتے ہوئے لے جاتی ہے۔ جب آپ قلیوں کو مہیا نہیں کر سکتے تو پھر گارڈ۔ ٹی۔ ٹی ان کو آپ کیسے مہیا کر سکیں گے۔ مانپور میں نے آپ سے وعدہ کیا تھا کہ میں کم سے کم لوں گا اس لئے میں ختم کروں گا۔ میں اپنی مانگوں کو دہرانا نہیں چاہتا کیوں کہ میں سمجھتا ہوں کہ میری اور جعفر شریف صاحب کی زندگی میں یہ پورا ہونے والا نہیں ہے۔ لہٰذا میں اتنا کہہ کر ختم کرتا ہوں۔

"ختم شد"

شیلانیاس کے لئے گئے اسی طرح سے ٹینڈر بھی دیتے جا رہے ہوں گے۔ مانپور اعظم گڑھ کے اخباروں کو دیکھ کر ایک شعر یاد آتا ہے ؎

انجام وفا بھی دیکھ لیا
اب کس لئے سر خم ہوتا ہے
نازک ہے مزاج حسن بہت
سجدوں سے بھی برہم ہوتا ہے

میں منتری جی کو آخری چیتاونی دینا چاہتا ہوں کہ : ؎

تارا جِ نشیمن کھیل سہی
صیاد مگر اتنا سن لے
جب عشق کی دنیا لٹتی ہے
تب حسینوں کا ماتم ہوتا ہے

تو خالی ہم لوگ ہی پریشان نہیں ہیں۔ اس سے وہاں کی ساری جنتا پریشان ہے۔ آپ کا ڈپارٹمنٹ کسی معقول بات کو نہیں سنتا۔ اور نہ ہی مونیٹرنگ کرتا ہے۔ وہ ۶ ماہ کا کام ۶-۶ سال میں کرتا ہے۔ آپ ہر مہینہ میں ایسا بجٹ لے آئیں کیا یہ ٹھیک ہے۔ اس سے آپ کا کوئی کام جو بجٹ کی سیما میں ہونا چاہئے اس کے اندر کوئی کام نہیں ہوگا۔

آخر میں میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ ریل میں پینٹری کار ہے لیکن وہاں کھانا بنتا نہیں۔ دلی سے ٹرین جاتی ہے ۳۰-۴ پر کہتے ہیں کہ ٹنڈلا میں کھانا دیں گے۔

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): Prof. Sanadi. Would you like to give some defence of Karanataka. You want to say something else? Mr. Hanumanthappa has also requested me that he wants to say something about Karnataka.

**प्रो० आई० जी० सनदी (कर्नाटक):** मैं पिछले तीन दिनों से इसका इंतजार कर रहा हूं।

**उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल):** आप पांच मिनट में समाप्त कर दें। मुझे घंटी न बजानी पड़े। आप कालेज में काफी डिसिप्लिन रखते है।

**प्रो० आई०जी० सनदी:** वाइस चेयरमैन साहब, मैं समझ रहा हूं कि दिल्ली में रहने वाले बड़े बुद्धिमान होते हैं। अगर किसी राज्य में अंधेरा हो और वहां पर केन्द्र का एक पैसा भी खर्च न हो, यदि ऐसी उनकी इच्छा होती है तो वे उस राज्य से चुनकर आने वाले एम०पीज० को पकड़कर मंत्री बना देते हैं ताकि वह उस राज्य में, जहां से वह जाता है कुछ खर्च न कर सके और अगर करे तो पार्लियामेंट में उसके ऊपर टिका हो। इस तरह से अंधेरे में जो कर्नाटक को रखा गया है, इसके पीछे एक बहुत बड़ा इतिहास है। मैं समझता हूं कि कर्नाटक के आधा से ज्यादा दुर्जन लोग रेल मंत्री रह चुके हैं। श्रीमान दासप्पा, श्रीमान पुणच्चया, श्री टी० एन० पाई से के० हनुमनतैयया से ले कर आज तक आधा दर्जन रेल मंत्री बन चुके हैं फिर भी हम मीटरगेज में हैं, नेरोगेज में है। गेज परिवर्तन का काम कर्नाटक में कम हो रहा है। यदि हम यह आवाज़ भी उठाना चाहेंगे तो मैं समझता हूं कि मीडिया वाले छा जाते हैं, प्रेस वाले छा जाते हैं क्योंकि शरीफ साहब कर्नाटक से आ रहे है और कर्नाटक में ही पूरा भंडार खर्च कर रहे हैं, इस तरह का आरोप लगा रहे है। यह निराधार आरोप है, मैं इसका खंडन करना चाहता हूं। इसकी भर्त्सना करना चाहता हूं। मुझे एक बात याद है कि हम एक बार प्लानिंग कमीशन के डिप्टी चेयरमैन साहब से मिलने गये। हमने उनसे यह कहा कि हमारे कर्नाटक में कुछ भी नहीं हो रहा है। तो उन्होंने हमसे फौरन यह कहा कि हमने आपको शरीफ साहब रेलवे मिनिस्टर दिया है। शरीफ साहब को रेलवे मिनिस्टर बनाने से अगर हमारे रेलवे के सब काम हो जाते तो मैं समझता हूं कि इस तरह की बात या भाषण करने की मैं हिम्मत नहीं कर सकता था। जो कुछ भी अन्याय हुआ है, हमारे जो भी रेल मंत्री बने है, उन्होंने देश को संवारा है। अभी पंजाब की तारीफ की गई, राजस्थान की तारीफ की गई, कलकत्ता और तमिलनाडु की तारीफ की गई, वह लोग पटरियां बदलने के साथ साथ आज डबल लाइन की बातें भी कर रहे हैं, इलेक्ट्रीफिकेशन की बातें भी कर रहे हैं। सब चीज़ मुहैया होने के बाद भी जो पिछड़े हुए हैं उनके पैरों में जूते नहीं हैं, पैरों में साक्स नहीं है, यह नहीं सोचते हैं जैसे कि इन्दिरा गांधी कहा करती थीं कि जिनके पैर नहीं हैं, जो लंगड़े हैं, जो अपाहिज हैं, जो चल नहीं सकते, उनकी चिन्ता नहीं कर सकते। मैं समझता हूं इस तरह का वातावरण फैला कर के हिम्मत के साथ देश के सभी भागों में समान दृष्टि से शरीफ साहब काम कर रहे है। उसमें रूकावटें पैदा करना, मैं समझता हूं कि यह कर्नाटक के होने के नाते यह ठीक नहीं है। यह मेरा अभिप्राय है। माफ कीजिये, यह बातें मुझे नहीं कहना चाहियें थी लेकिन यहां पर प्रसंग आ गया इसलिए मुझे कहनी पड़ी। मैं अपनी दो बातों को शुरू कर रहा हूं।

मांगो तुम्हें दिया जाएगा
खोजो तुम पाओगे
खटखटाओ तो दरवाजा सहायता के लिए
खुल जाएगा। गरीबनवाज़ अजमेर शरीफ में यह बात पाता हूं,
मांगो तुम्हें दिया जाएगा।

यही बातें शरीफ साहब में मुझे मिलती है। यदि दूसरों की जिन्दगी और देश की मुश्किलों को आसान नहीं करते तो जीते ही किस के लिये हैं। इस तरह की बात पर आचरण करना इन्होंने अपने जीवन की शैली बना रखी है। शरीफ साहब की यह जीवन की शैली है। इनके जीवन में जितनी भी कठिनाईयां आती हैं यह कठिनाइयां इनको ताकत देती हैं।

कठिनाइयां इन्हें ताकत देती हैं तो
असंभव एक नई जिन्दगी देता है।
हृदय की विशालता, सज्जनता, सहिष्णुता
इनकी राजकीय, सियासी जिन्दगी की नींव है।

मैंने बहुत नज़दीक से इनको देखा है और यह राष्ट्रपिता बापू की बातों पर बहुत अमल करते हैं, यह मेरा विश्वास है। बापू कहा करते थे—

'If you are not able to control yourself use your head. If you are not able to control others, use your heart'.

इस तरह दिल से काम करने, समझ से काम करने जो काम शरीफ जी कर रहे हैं यह दूसरों के लिए नमूना है। शरीफ साहब दर्दे दिल रखने वाले हैं, क्षुद्रता, छोटापन इनके लिए एक ज़हर है। शरीफ जी, आपके समय जो कोंकण रेल की रचना हुई, उसे शताब्दी की एक उपलब्धि मानता हूं। रेल इतिहास का उसको मैं एक चमत्कार मानता हूं। सैडयात्री की श्रेणियों से राष्ट्रीय राजमार्ग जो सामानान्तर लहराते हुए अरबी समुद्र के किनारे से जो हमारा कोंकण का रेल मार्ग गुजरता है, मैं समझता हूं कि दक्षिण वालों के लिए वह भाग्य का दरवाजा खोल चुका है। उसी में इतना अच्छा काम वहां पर हो गया, अगर इसी पर हम ध्यान दे देंगे तो देश के

हित में जो कुछ काम उन्होंने किया है, इसका ब्यौरा देने के लिए मेरे पास अभी समय नहीं है। लेकिन फिर भी कहना चाहता हूं कि अगर कर्नाटक वाले अपनी बातों को यहां नहीं व्यक्त करेंगे, मैं समझता हूं कि कर्नाटक वाले हम से पूछा करते हैं कि आप पार्लियामेंट में क्यों जाते हैं। मैं आपसे करबद्ध हो कर प्रार्थना करना चाहता हूं कि मुझे यदि आप दो चार मिनट का समय दे देंगे तो मैं बोलूंगा और बाकी दूसरे बिल पर मैं नहीं बोलूंगा।

**उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल):** मुझे कोई आपत्ति नहीं है। देर बहुत हो गई है अभी लेजिस्लेटिव बिजनेज काफी पड़ा है। और भी बिजनेस है। इसलिए मैंने यह निवेदन किया। मुझे स्वयं को कोई आपत्ति नहीं है। मैं तो पांच-पांच घंटे लगातार बैठ रहा हूं।

**प्रो० आई०जी० सनदी:** आपत्ति तो नहीं है। मैं आपसे प्रार्थना कर रहा हूं कि हम जैसे नये लोगों को थोड़ा समय दिया जाए। सीनियर लोग तो बहुत कुछ बोल सकते हैं।

देखिए, इन्होंने कितना अच्छा, सुन्दर काम यहां पर कोंकण रेलवे के माध्यम से किया है। दो तीन सुन्दर उदाहरण मैं देना चाहता हूं और इस हाउस, इस सदन के माध्यम से मैं आपसे विनती करना चाहता हूं कि सारे पार्लियामेंट के मेम्बर्स को भी जाफर शरीफ साहब ले जाकर अगर इस कोंकण रेलवे लाइन का, जो गोआ से मंगलौर तक रास्ते की है, दर्शन कराएंगे तो जो चमत्कार वहां चल रहा है इसका सही परिचय उनको हो जाएगा। यह मेरी भावना है। बम्बई से मंगलौर तक 2041 किलोमीटर की जो डिस्टेंस है वह भी कम होकर 914 किलोमीटर होने वाली है। जो हजारों का था वह 900 का हो जाएगा। समय जो 41 घंटे लगता था अब सिर्फ 15 होने वाला है। उसके साथ ही बम्बई गोआ जो 20 घंटे का सफर होता था वह घटकर 10 घंटे होने वाला है। इस तरह से समय को भी कम कर रहे हैं। डिस्टेंस जो बहुत है वह भी कम करके दक्षिण से कन्या कुमारी को कश्मीर से जोड़ने की जो इनकी कल्पना है, जो इनकी क्षमता है मैं समझता हूं कि यह बहुत ही अच्छी क्षमता है। इस महत्वपूर्ण रेल मार्ग को ले जाने में जो 760 किलोमीटर की पूर्ति है वह 1995 मार्च तक होने वाली है। इसके साथ ही साथ मिरज-बंगलौर को हम एक जमाने से पूछ रहे हैं। वैसे तो हम बम्बई, कर्नाटक में रहे। बम्बई कर्नाटक में भी हम पिछड़े इलाके में ही रहे। न मद्रास वाले हमारी सोचते थे न हैदराबाद वाले। जो बहुत पिछड़ा इलाका था, नेगलेक्टेड इलाका था उसकी तरफ उन्होंने ध्यान दिया है। बंगलौर और मिरज की लाइन जो है वह दिन दूनी रात चौगुनी तरक्की कर रही है। मैं इनकी प्रशंसा करने के साथ साथ एक और खुशी जाहिर करना चाहता हूं कि इसी महीने की 31 तारीख को जो चिकजाजूर से चित्रदुर्ग होते हुए, रायदुर्ग होते हुए बेल्लारी की साइड जाने वाली नयी लाइन है उसकी शुरूआत महामहिम अपने प्रधान मंत्री श्री पी० वी० नरसिंह राव के कर कमलों से कराने की सोच रहे हैं। यह जो इनका कदम है इसको मैं सही और अच्छा कदम समझता हूं। इंदिराजी की जो बात थी उसको इन्होंने अपने जीवन में ले लिया है। कौन-सी वह बात—

To build a strong, self-confident and self-reliant India का जो उनका सपना था, उस सपने को प्रधान मंत्री श्री पी० वी० नरसिंह राव के आशीर्वाद से पूरा करने का काम कर रहे हैं। मुझे मालूम है कि कितना अच्छा काम देश में हो रहा है। सभी राज्यों में इतना अच्छा काम हो रहा है। खुद नरसिंह राव जी ने उडुपी रेलवे स्टेशन के उद्घाटन के समय कहा था कि इतना अच्छा जो काम हो रहा है इसकी पूर्ति के लिए आप घबड़ाएं नहीं शरीफ साहब मैं पैसा कहीं से भी लाकर आपको दे दूंगा—बेग, बारो और थर्ड जो है मुझे पसंद नहीं है—आप आगे बढ़िए। यह कहकर जो उन्होंने आशीर्वाद दिया था उसी आशीर्वाद को लेकर वे बढ़ रहे हैं। इसके साथ साथ हमारा सौ साल पुराना वर्कशाप हुबली में है उसके रीमाडर्नाइजेशन करने के अलावा और बहुत सी बातें हैं जो मैं रखना नहीं चाहता। अंत में, मैंने देखा है कि दूसरे बंधु जो दूसरे कई प्रदेशों से आते हैं अपनी मातृभाषा में बोलने की सद्परम्परा उन्होंने प्रारम्भ कर दी है। इसलिए एक ही मिनट या आधा मिनट मैं अपनी बातों को अपनी मातृभाषा कन्नड़ में रखना चाहता हूं। शायद इंटरप्रेटेशन की भी यहां व्यवस्था है। मुझे एक तरह से खुशी हो रही है कि जो भी जिस भी भाषा में बोले उसके लिए उस तरह से इंटरप्रेटेशन करने के लिए जो प्रथा आपने की है मैं उसकी सराहना करता हूं।

*छिलका निकाला हुआ केले के जैसे
छील छाल कर रखे हुए गन्ने के जैसे
श्रेष्ठ गाय के दूध जैसे

आसानी कन्नड़ भाषा में अपना मोक्ष सिद्धि करने से क्या काफी नहीं है।

कन्नड़ भाषा कस्तूरी के जैसे है, मैं चाहता हूं कि कन्नड़ कस्तूरी की खुशबू यहां पर भी फैले। मैं मान्य जाफर शरीफ साहब से कुछ अनुरोध करना चाहता हूं। मैं हुबली से कारवार तक के नये रेल मार्ग की रचना के बारे में प्रस्ताव कर रहा हूं। आदरणीय प्रधानमंत्री श्री पी० वी० नरसिंह राव जी 5.2.1985 में रक्षा मंत्री थे, तब उन्होंने कहा था कि कारवार शिप्यार्ड के निर्माण के लिए मूलभूत रूप में रेल मार्ग की आवश्यकता है और यह विषय सरकार के ध्यान में भी आया है।

*मूल कन्नड़ भाषण का हिन्दी अनुवाद।

दूसरी बात यह है कि 24.10.86 को कारवार में "सी बर्ड" का शिलान्यास करने के लिए स्व० राजीव गांधी जी आये थे। उन्होंने अपने भाषण में कहा था कि बाम्बे कर्नाटक क्षेत्र का औद्योगिक और आर्थिक विकास के लिए हुबली-कारवार रेलमार्ग की बहुत ही आवश्यकता है और इसको कार्यरूप में लाने के लिए हम अवश्य प्रयत्न करेंगे तथा हम इसके द्वारा कर्नाटक की जनता को आश्वासन देंगे।

मान्य रेलमंत्री जी ने भी गुलबर्गा में भाषण करते समय इसका प्रस्ताव किया था और रेल बजट के बारे में भाषण करते समय भी आपने कहा था कि हमने यह प्रस्ताव योजना आयोग की अनुमति के लिए भेजा है और वहां से अनुमति प्राप्त होते ही रेल मार्ग का निर्माण कार्य शुरू कर देंगे।

महोदय, अगर यह कार्य 8वीं पंचवर्षीय योजना में संभव नहीं है तो कम से कम नौवीं पंचवर्षीय योजना में इसको अवश्य कर दीजिए। मंत्री जी आप कर्नाटक से हैं और आपने कर्नाटक के लिए काफी सहायता की है, फिर भी इस बार हुबली-कारवार रेल मार्ग बिछा कर कर्नाटक की जनता की मदद कीजिए।

महोदय, जो आपने मुझे समय दिया मैं इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

आपने जो मुझे समय दिया, और भी मैं चाहता था लेकिन आपको मैं कष्ट देना नहीं चाहता, जो मुझे आपने समय दिया पुनः मैं उसके लिए आपका धन्यवाद करता हूं।

**श्री नरेश यादव** (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल विनियोग विधेयक की बहस में भाग लेते हुए माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान रेल की मूलभूत समस्या की ओर ले जाना चाहता हूं। एक छोटी सी कहानी कहकर मैं चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री जी अगर बात न करें और हमारी बात के ऊपर ध्यान दें तो बड़ी कृपा होगी। कृपया वे बाद में अपना समय न लगाएं। माननीय रेल मंत्री महोदय से मैं कहना चाहूंगा कि एक ड्रामा तीन नौजवान देखने के लिए गए थे। वह आगे की पंक्ति में बैठ गया। आगे की पंक्ति में बैठने के बाद वहां तीन धनी आदमी चले आए और व्यवस्थापक ने उसको हटा करके पीछे कर दिया। पहला जो नौजवान वहां से हटा, उसने सोचा, शायद मैं अमीर नहीं हूं मेरे भाग्य में ऐसी बात नहीं है, इसलिए मैं पीछे जाने को विवश हो गया। दूसरे ने सोचा कि मैं पीछे जा रहा हूं, लेकिन इसलिए जा रहा हूं कि मेरे पास पैसा नहीं है। मैं आज जा करके पैसा कमाऊंगा, अमीर बनूंगा और मैं भी इन लोगों की तरह आगे बैठूंगा, फिर ड्रामा देखूंगा। तीसरे ने कहा, नहीं, यह अमीर और गरीब व्यवस्था का सवाल है, इसलिए मैं पीछे बैठ रहा हूं। इसलिए मैं व्यवस्था के खिलाफ लड़ाई लड़ूंगा जिससे कि ऐसी व्यवस्था न हो, इस तरह की जिल्लत की जिन्दगी को जीना नहीं पड़े, ऐसा अपमान किसी को सहना न पड़े।

इसलिए माननीय रेल मंत्री महोदय, मैं आज विनियोग विधेयक पर बहस के अवसर पर हिन्दुस्तान के बड़े-बड़े स्टेशन दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता, मद्रासी, गोहाटी, लखनऊ के प्लेटफार्म की ओर ध्यान ले जाऊं। खड़े होइए जिस समय शताब्दी एक्सप्रैस, राजधानी एक्सप्रैस वहां से खुलती है, उस समय हजारों रेल यात्री जो साधारण टिकट लेकर के खड़े रहते हैं उनके दिल पर क्या गुजरता है। यही न गुजरता है कि मेरे पास पैसा नहीं है, इसलिए मैं उस पर नहीं जा सकता हूं। जहां घोषणा होती है खाना मिलता है, जहां ए० सी० की व्यवस्था होती है वातानुकूलित व्यवस्था सारी की सारी रेल में आपने कर दी है, तमाम यात्री लोग, जो सामान्य यात्री हैं, उनके दिल में एक ऐसी बात उठती है। इसे मिटाना होगा। इसलिए मिटाना पड़ेगा कि कम से कम वह गरीब आदमी भी जो पटना से चलता हो, दिल्ली से चलता हो, बम्बई, कलकत्ता से चलता हो, वह जिस द्रुतगामी गाड़ी पर बैठता है, वहां सिर्फ दो डिब्बे सामान्य दिए जाते हैं। सामान्य डिब्बे पर हमारे रेल यात्री हैं जो हिन्दुस्तान के 90 परसेंट हैं, जो एक करोड़ जनता सफर करती है उसमें सब से ज्यादा सफर करने वाला हिन्दुस्तान में अगर कोई है तो वह 90 परसेंट यही सामान्य रेल यात्री हैं। इसलिए हम यह कहेंगे कि यह माननीय प्रधान मंत्री जी ने, रेल मंत्री महोदय आपका ध्यान आकृष्ट करते हुए, 15 अगस्त को लाल किले की प्राचीर से घोषणा की कि हम महात्मा गांधी की शताब्दी मनायेंगे। हम मनायेंगे विनोबा जी का, हम मनायेंगे लोकनायक जय प्रकाश नारायण का और परम श्रद्धेय नेता मोरारजी देसाई का, इसलिए मैं आज इस सदन के माध्यम से कहना चाहूंगा आपका ध्यान आकृष्ट करते हुए भी कि कम से कम उन 90 परसेंट रेल यात्रियों के लिए महात्मा गांधी की याद में एक "राम-रहीम एक्सप्रैस" तो चला दीजिए, जो कि वही राजधानी की स्पीड से चले। ताकि हिन्दुस्तान की जनता महसूस कर सके कि हम भी दिल्ली से कलकत्ता इन्हीं 19 घंटों में पहुंच सकते हैं और इस हिन्दुस्तान में हम दिल्ली से पटना 12 घंटे में पहुंच सकते हैं। उस गाड़ी में, कोई भी डिब्बा ए०सी० नहीं लगाना है, कोई फर्स्ट क्लास नहीं लगाना है, सभी उसमें सामान्य डिब्बे लगा कर उसी समय पहुंचा दीजिए। यह सब से बड़ी उपलब्धि रेल की हो जाएगी। यही मुख्य बात मैं कहना चाहता हूं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, समय बहुत कम है, इसके बाद मैं सिर्फ पायंट्स में बोल देता हूं। हम देखते हैं कि डीज़ल इंजन लगाने का अभियान चल रहा है, अच्छी बात है। कौन नहीं चाहता, समय दूरी पर हमारा कब्जा हो, लेकिन पैसेंजर्स के डिब्बे को आप हटा रहे हैं। गाड़ी

नया मत दीजिए लेकिन डिब्बों की संख्या, डीज़ल गाड़ी में जो 11 डिब्बे दे करके, उसकी कैपेसिटी है 20-22 डिब्बे खींचने की, उसमें उतने डिब्बे तो लगा करके यात्रियों को ढोने के लिए आप व्यवस्था कर दीजिए तो यह सब से बड़ी उपलब्धि हमारी हो जाएगी। मैं मंत्री महोदय आपसे एक बात और कहना चाहूंगा कि अक्टूबर से जापान से बहुत बड़ी संख्या में विदेशी यात्री हमारे यहां आ रहे हैं। वह बौद्ध गया जाएंगे। वे पटना हवाई अड्डे पर उतरेंगे और वहां से उनके लिए ए०सी० कार की व्यवस्था हो रही है। तो क्या हम रेलवे की तरफ से वातानुकूलित गाड़ी की व्यवस्था नहीं कर सकते हैं जोकि राजगीर, पटना और गया चल सके जिससे कि हम को विदेशी मुद्रा भी प्राप्त हो सके और विदेशों में भारत का सम्मान भी बढ़ सके। महोदय, पटना, राजगीर और बौद्ध गया के बीच में यह व्यवस्था निश्चित तौर से होनी चाहिए।

रेल मंत्री महोदय आपने मुझे एक पत्र संख्य 89-इ ऐंड आए/1502 दिया है जिसमें आपने पटना में रेल हैडक्वार्टर खोलने का आश्वासन दिया है। महोदय, यह समय की मांग है क्योंकि इस पूरे बिहार रीजन में जहां कि सबसे अधिक रेल लाइन है वहां हैडक्वार्टर नहीं है। इसलिए जोनल हैडक्वार्टर पटना में दिया जाए।

रेल मंत्री महोदय, मैं चाहूंगा कि कटिहार से जोगबानी और कटिहार से मुकरिया मीटरगेज लाइन है, उसे निश्चित तौर से ब्राड-गेज लाइन में परिवर्तित किया जाए क्योंकि हमारे बार्डर का जो इलाका है और वहां नेपाल से बड़ी संख्या में यात्री आते हैं। उनके लिए यह सुविधा हो जाएगी और वहां के यात्री मुख्य धारा से पटना, दिल्ली की यात्रा कर सकेंगे। मंत्री महोदय, को भी जानकारी है कि नेपाल से हमारा एक सहोदर और भाई-भाई का रिश्ता है।

महोदय, रेल मंत्री महोदय को राजकपूर की फिल्म "तीसरी कसम" याद होगी। महोदय, इस पूरी फिल्म को पुर्निया के गुलाब बाग बाजार में फिल्माया गया था जहांकि बिहार की सबसे बड़ी मंडी है। गुलाब बाग एन०एच० 31 से गुजरता है। इसलिए मैं यह चाहूंगा कि पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे में पुर्निया स्टेशन है, उसकी दक्षिण बगल में एन०एच० 31 है। वहां कई गाड़िया रुकी रहती है अगर उसका झला बंद कर दिया जाता है। उससे कितनी परेशानी होती है, वह मैं आपको बताना चाहता हूं कि मेरे सामने तीन साल पहले एक दिन एक गर्भवती महिला को पुर्निया हॉस्पिटल नहीं पहुंचाया जा सका और वहीं उसका प्राणांत हो गया। महोदय, ऐसी मुख्य जगह पर जहां कि गुलाब बाग की मुख्य मंडी हो और जहां हिन्दुस्तान के पूर्वोत्तर भाग को जोड़ता हो, जहां कि गोहाटी से आने वाली तमाम गाड़ियां उस एन०एच० पर आती हैं, वे गुलाब बाग फाटक बंद होने से रुकी रह जाती हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि गुलाब बाग में जो पुर्निया स्टेशन के दक्षिण बगल में रेलवे की गुमटी है, वहां पर निश्चित तौर से ओवर ब्रिज बनाया जाना चाहिए।

मंत्री महोदय, अभी भाई दिग्विजय सिंह ने झाझा और साहबगंज के बारे में चर्चा की थी। उसी तरह कटिहार बहुत बड़ा लोको-शेड रहा है जहां कि 119 इंजन है महोदय, मैं इस सदन के माध्यम से आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि जिस समस्या को झाझा और साहबंगज झेल रहे हैं, उसी समस्या को कटिहार भी झेल रहा है जहां कि रेलवे के स्टीम इंजन की नीलामी की जा रही है। वहां अच्छे-से-अच्छे इंजन है जोकि काम-चलाऊ हालत में है। मैं कहना चाहता हूं कि आप उनसे रेल मत चलाओ, लेकिन जो कटिहार का रेल जंक्शन है वहां पर इससे शंटिंग का काम तो कर सकते हैं। आप इस इंजन से शंटिंग का काम लीजिए और कोई बड़ा काम मत लीजिए। इस इंजन को नीलाम मत कीजिए और लोको-शेड पर जो श्रमिक काम करते थे उनको बेकर मत बनाइए। आप हिंदुस्तान के कामगार के श्रम को बेकर मत जाने दीजिए।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

**श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण** (पंजाब): माननीय वाइस चेयरमेन साहब, मैं आपका शुक्रगुजार हूं कि जब भी आप चेयर पर होते हैं, मुझे यहां बोलने का मौका मिलता है और खुला मौका मिलता है। इसलिए मुझे उम्मीद है कि आप मुझे दूसरों से कुछ एक दो मिनट ज्यादा देंगे।

वाइस चेयरमेन साहब, सबसे पहले तो मैं माननीय आहनी इंसान, जिंदादिल इंसान आनरेबिल मिनिस्टर साहब का शुक्रगुजार हूं, जिन्होंने मेरी बड़ी देर से चली आ रही अर्ज को मंजूर करके पंजाब के तपते हुए गर्म दिलों को ठंडा करने के लिए पवित्र स्थान अमृतसर हरमंदिर साहब से 11/8/94 को एक एक्सप्रेस ट्रेन देकर पंजाब के लोगों को शांति के लिए, अमन के लिए एक नया संदेश दिया है। उसके बाद इसी तरह से चंडीगढ़ को दिल्ली से मिलाने के पश्चात् जो 244 किलोमीटर का जो पहले पांच छह घंटे में ट्रेन लेती थी, वहीं अब तीन घंटे में तय हो जाता है। यह पंजाब के लोगों के लिए आपने एक बहुत ही अच्छा काम किया है। जो शताब्दी एक्सप्रेस 11 अगस्त, 1994 को चलाई गई है अमृतसर से दिल्ली, जिसका फासला 447 किलोमीटर का है, जहां पहले आठ घंटे ट्रेन में लगते थे वहीं अब 5 घंटे 40 मिनट में लोग दिल्ली आ जाते हैं। सुबह सुबह जो सारे लोग इसमें चलते हैं, वह जाफर शरीफ साहब की याद करते हैं और इनका नाम खुदा के नाम से जोड़ते हैं।

उसमें सुबह कीर्तन होता है, प्रार्थना भी होती है। यह जो बहुत देर से चली आ रही पुकार जाफर शरीफ साहब ने सुनी, इसके लिए हम इनके शुक्रगुजार हैं।

वाइस चेयरमेन साहब, यहां तक दूसरी नई रेलवे लाइनों से पंजाब को जोड़ने की बात है, मेरे साथियों ने मुझसे पहले ही बोल दिया है, मैं उन मांगों के साथ अपने आपको एसोसिएट करता हूं, उनको रिपीट नहीं करना चाहता। माननीय मिनिस्टर साहब से मेरी यह दरख्वास्त है कि पंजाब 12 साल एक भट्टी में जलता रहा। वहां मासूमियत लूटी जा रही थी, फैक्टरियां बंद थीं, रिक्शे वाले अपनी रोटी कमाकर खा नहीं सकते थे, किडनेपिंग हो रही थी और किलिंग हो रही थी। मैं समझता हूं कि इस मासूमियत, कत्ल को देखते हुए हिन्दुस्तान के ऑनरेबिल प्राइम-मिनिस्टर साहब ने बहुत बड़ा हमारे लिए काम किया, जिससे वहां शांति और अमन हो गया है। अब वहां पर रोजगार की जरूरत है। माननीय रेलवे मंत्री साहब ने जो कोच फैक्टरी हमारे कपूरथला को दी है, उसको आप और फाइनेन्स करें ताकि वहां लोग और काम कर सकें। इसके साथ ही जो आप 600 करोड़ रुपए की लागत का माल उस कोच फैक्टरी के लिए बाहर से लाते हैं, उसके लिए मैं आपसे यह दरख्वास्त करूंगा कि लुधियाना एक ऐसा शहर है जहां पर सिलाई मशीन के पुर्जे, गाड़ियों के पुर्जे और साइकलें बनती है, यह जो कई सौ करोड़ का आर्डर आप बाहर देते हैं वह हमारे लुधियाना शहर के इंडस्ट्रलिस्टस को दे ताकि यहां के लोग अपनी अच्छी तरह से रोटी आप कमाएं और जो बिहार या उत्तर प्रदेश से लेबर वहां काम करने आती है उनको भी फायदा मिल सके।

वाइस चेयरमेन साहब, आपने यह जो सेंट्रल एडमिनिस्ट्रेटिव ट्रिबुनल बनाया है। इसमें जो सेंट्रल गवर्नमेंट एम्पलाई है उनके जो कैसेज होते हैं वह सुने जाते हैं। मेरी आपसे दरखास्त यह है कि यह जो कैट आपका बनाया हुआ है, इसको हाई कोर्ट माना जाता है। यहां पर मुलाजिम नीचे से होकर, तीन चार जगह से अपनी अपील करते चला जाता है। इसमें कई कई साल लग जाते हैं। उसके बाद जब आप देखते हैं उनके हक में फैसला हो गया है तो आप ऐसा करते हैं कि सुप्रीम कोर्ट में अपील करते हैं उसके खिलाफ मेरी आपसे यह दखख्वास्त है कि मुलाजिम बेचारा ककीलों में मुंशियों में इधर-उधर खर्च करके कई-कई साल लगाता है, उसके पास पैसा नहीं होता। अगर आपने सुप्रीम कोर्ट में उनके खिलाफ कोई अपील करनी भी है तो उनको भी लीगल एड दी जाए ताकि वे अपना केस सुप्रीम कोर्ट में ले जाकर लड़ सकें क्योंकि उनका तो पहले नीचे से ही बहुत ज्यादा नुकसान हो जाता है। यदि उनके हक में फैसला हो जाए तो फौरन उनको लागू कर देना चाहिए, उसके बाद उनके खिलाफ जो आपने काम करना है, करते रहें।

रेलवे में देखने में आया है कि आपने बहुत से जो टॉयलेट बना रखे हैं, परन्तु रेलवे की सफाई है, वह न के बराबर है, कोई उसको चैक नहीं करता, उसको देखने वाला कोई नहीं है। आपने वहां पर मुलाजिम जो रखे हुए हैं, वे सफाई कर्मचारी के नाते उसमें भर्ती तो हो गए हैं, वे नॉन शैडयूल्ड कास्ट थे। मैंने पिछली बार भी आपसे दरख्वास्त की थी कि नॉन शैडयूल्ड कास्ट सफाई कर्मचारी, जो सर्टिफिकेट लेकर वहां भर्ती हो गए हैं, उनकी स्क्रूटनी की जाए और देखा जाए कि ऐसे कितने लोग वहां पर भर्ती हो गए हैं? वे वहां पर भर्ती होकर कुछ समय बाद दूसरी नौकरी ले लेते हैं। इसकी रोकथाम होनी चाहिए और ऐसा होने से गुरेज़ होना चाहिए।

बहुत दर से यह चर्चा चली आ रही है, पहले भी मैंने यहां पर सदन में बोला था कि शैडयूल्ड कास्ट का जो बैकलाग है, वह पूरा नहीं हो रहा। माननीय मंत्री जी आप एक गरीब की, मजदूर की नब्ज़ को अच्छी तरह से पहचानते हैं। आप फील्ड से आए हैं, आप ग्राउंड से आए हैं, खुदा का शुक्र है कि आप रेलवे मंत्री हैं, आपका महकमा भी गरीबों का है, कुलियों का है, क्लर्कों का है, आपको अच्छी तरह से मालूम होना चाहिए कि ये जो शैडयूल्ड कास्ट या गरीब लोग हैं, इनके साथ इतना वितकरा होता है जो बयान नहीं किया जा सकता। जैसे मैंने पहले बोला था कि इन लोगों के लम्बे समय से आपके दफ्तरों में प्रमोशन के केस रूके हुए हैं और उनकी रिक्रूटमेंट जो है, वह बैकलाग पूरा नहीं होता है। आपने जो फिगर्स 1991-92 को दी हैं, उसमें "ए" ग्रुप में 973 दिए हुए हैं। तो 1991-92 में 1,035, उसमें 64 आपने भर्ती किए हैं। उसके बाद 1991-92, 1992-93 में 322 से लेकर 371 और 49 आदमी रखे हैं और उसकी तरह से "बी" ग्रुप में 120 आदमी घटे हैं और "सी" ग्रुप में 920 आदमी और बढ़े हैं लेकिन 1992, 1993 में 6,717 इसमें बढ़े हैं। उसके बाद "डी" ग्रुप में 4,427 बढ़े हैं और 1991-92 में 661 "डी" ग्रुप में बढ़े हैं। यह मिकदार बहुत कम है। बहुत से लोग आई०टी०आई० से ट्रेनिंग किए हुए हैं, उनको रोजगार नहीं मिल रहा। मैं जानना चाहता हूं कि ऐसे लोगों के लिए जो आपने स्पेशल ड्राइव शुरू किया है, यह कब से शुरू किया है? मैं कहना चाहता हूं कि आप इस सारे बैकलाग को पूरा करने की एक निश्चित तारीख तय कर दीजिए ताकि यह पता लग सके कि स्पेशल ड्राइव के जरिए इस अवधि तक शैडयूल्ड कास्ट, शैडयूल्ड ट्राइब्स के लोगों की भर्ती हो जाएगी और बैकलाग पूरा हो

जाएगा। यह दरख्वास्त मैंने आपसे पिछली बार भी की थी, लेकिन अभी तक मेरी यह दरख्वास्त पूरी नहीं हुई।

इसके बाद मेरी आपसे यह दरख्वास्त है कि आपने जो दिल्ली में रिज़र्वेशन आफिसिस बनाए हुए हैं। उन रिज़र्वेशन आफिसिस में एयर कंडीशनर लगे हुए हैं। जो बाबू रिज़र्वेशन करते हैं उनके लिए भी और जो पैसेंजर्स बुकिंग कराने जाते हैं उनके लिए भी फैसिलिटीज़ हैं लेकिन अमृतसर और लुधियाना में जो रिज़र्वेशन आफिस है वहां पर पंखे भी नहीं हैं। तो यह जो बेइंसाफी है, यह नहीं होनी चाहिए। उन लोगों को भी यह फैसिलिटीज़ मिलनी चाहिए। जो सहूलियतें दिल्ली के दफ्तरों में है वही सहूलियतें वहां पर होनी चाहिए।

महोदय, जो रिटायर्ड रेलवे इम्प्लॉयीज हैं, उनको आपने रेलवे पास दिया हुआ है। जब किसी रेलवे इम्प्लॉयी को कोई बीमारी होती है जैसे हार्ट की या टी०बी० की तो वह बिल देता है। तो बिल देने के बाद जो असली बिल होता है डॉक्टर का, उसमें कटौती की जाती है यह कटौती उस बिल से नहीं होनी चाहिए। इसके बाद एम०पी० को, फ्रीडम फाइटर को और जो रेलवे का इम्प्लॉयी है, उनको आपने अटेंडेंट दिए हुए हैं जो फ्रीडम फाईटर लोग हैं, जो बूढ़े हो गए हैं, 80-90 साल के लोगों को अटेंडेंट मिलता है। अटेंडेंट का मतलब है साथी का सहारा, जो कुछ न कुछ उनकी मदद करे लेकिन रेलवे इम्प्लॉयी जो बूढ़ा है उनका अटेंडेंट उनको क्लास में नहीं बिठाया जाता। न है एम०पी० के साथ आप उनको देते हैं जब कि अटेंडेंट का मतलब है कि उनके साथ बैठना चाहिए। जिस क्लास में वह बैठा है, उसके साथ होना चाहिए। यही अगर एम०पी० फर्स्ट-क्लास में बैठ जाए तो वह चौथे डिब्बे में जाकर बैठ जाता है। तो अटेंडेंट का कोई मतलब नहीं रह जाता।

**उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल):** अटेंडेंट के बजाय कंपेनियन होना चाहिए, यह मतलब है। कंपेनियन ज्यादा अच्छा शब्द है।

**श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण:** कंपेनियन कह लीजिए सर, जैसे भी कह लीजिए।

**उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल):** अब आप जल्दी समाप्त करने की कृपा करें...(*व्यवधान*)

**श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण:** अगर हमारे वाईस-चेयरमैन साहब कहेंगे कि बैठ जाओ तो मैं अभी बैठ जाता हूं एक सेकेंड के अंदर।

**उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल):** आप दो-तीन बातें और कहकर अपनी बात समाप्त कर दीजिए।

**श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण:** सर मैं आपका बहुत अदब करता हूं। मेरी आपके माध्यम से दरख्वास्त है कि जो मेडिकल फैसिलिटी इनको मिलती है और वह मेडिकल फैसिलिटी जैसे रेलवे का कोई इम्प्लॉयी है, उसको हार्ट की बीमारी है तो ये लोग भेजते हैं किसी हास्पिटल में इलाज कराने के लिए लेकिन होता क्या है कि इलाज कराने के लिए मद्रास भेज देते हैं। अगर मद्रास भेजना है तो वहां जाने के लिए उनको पास देना चाहिए। यह पास उनको देते नहीं मद्रास जाने के लिए। तो मेरी आपसे दरख्वास्त है कि उनको मद्रास जाने के लिए पास देना चाहिए।

सर, मैं माननीय रेल मंत्री का शुक्रगुज़ार हूं, हमारी मांगें पहले ये मानते नहीं थे लेकिन अब हमारे पंजाब पर ये बहुत मेहरबानी कर रहे हैं। खुदा करे ये हमारे लिए और मदद करते रहें। खुदा इनकी आयु लंबी करे। रेलवे मंत्री ने एक बड़ी अच्छी बात की है कि रेलवे में बीमा करने की बात की है । वह नयी मिसाल है। आपने जो दुनिया को नया थिरम दिखाया है, उससे हम भी रोशनी लेंगे। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): Mr. Gopalsamy. I will give you five minutes.

SHRI V. GOPALSAMY (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, thank you for giving me this opportunity. I will confine myself to some important points. The discrimination against the State of Tamil Nadu by the Central Government and its step-motherly attitude towards the Slate continue in every Department, particularly in the Railway Department. When we were pressing for the construction of a parallel line between Madurai and Dindigul up to Tiruchy and Madras, the Hon. Minister promised that within two years the conversion of metre-guage system into broad-guage system from Madras Beach via Tiruchirapally up to Dindigul would be taken up.

Sir, the estimated cost of the project from Madras Beach to Tiruchirapally is Rs. 199 crores and from Tiruchi to Dindigul is Rs. 56 crores. The total

comes to Rs. 255- crores. Sir, according to the Explanatory Memorandum of the Railways, Rs. 20 crores have been allocated for the project from Madras to Tirupili and another Rs. 20 crores have been allocated for a project from Tiruchi to Dindigul. Sir, according to a very reliable information from the railway officials themselves, Rs. 20 crores have been diverted from this project to the State of Karnataka. I have no grouse against Karnataka, but not at the expense of my State, Tamil Nadu. I hope the Hon. Minister would clarify this point. Funds, which were earmarked for the project have been diverted to somewhere else. That project is the lifeline of railways from Madras to Madurai.

Sir, there is another project called the Mass Rapid Transit System. This project is moving at a snails' pace. This year. Rs. 30 crores have been allocated to this project and the balance is Rs. 55.95 crores. I would like to know from the Hon. Minister when this project, i.e. Mass Rapid Transit System at Madras, will be completed. This is also creating a lot of concern and resentment in the minds of the people of Tamil Nadu.

Sir, more than a million Tamils arc living in Bombay. You are aware of it. They find it very difficult to travel to the Southerndistricts. of my State. Therefore, they have been demanding a train from Bombay via Renigunta-Katpadi-Erode-Karur-Dindigul-Madurei-Tirunelveli-Kanya kumari. This is their demand. There should be a train from Bombay straight to cape Camorin via these routes; otherwise they have to come to Central Station at Madras. They get stranded there. They may be having with them *a* heavy luggage, baggage and a lot of other things. They suffer a lot. They have to catch another train to reach the southern parts of Tamil Nadu.

Sir, some of my colleagues have levelled an accusation that the target of the Integral Coach Factory, which was producing more than 1,000 coaches has been reduced and the lion's share has been given to the Kapurthala Ouch Factory. 1 hope the hon. Minister would clarify this point.

In the Golden Rock, Tiruchi, which is one of the prestigious railway establishments in the South, for more than 30 days, the workers belonging to all trade unions and the railway employees are agitated. They have started a tools-down agitation for the past one week and now they are on a hunger strike. The reasons is this. Earlier the wagon production was more than 1000, but now it has been reduced to 100 and the production work has been given to private parties. Therefore, an indirect retrenchment is taking place and there are no promotional avenues left. Previously, the incentive time was 4,048 hours and now it has been reduced to 3,350 hours. I request the hon. Minister to maintain the *status quo.*

Sir, some time back, 1 raised an issue on the floor of this House about the ticket checking staff. Sir, they are not given berths in the Southern Railway. They help the people and accommodate the passengers the whole night. Ultimately, they have to lie down on the floor near the toilets. They don't get any place to sit. The hon. Minister of Railways was kind enough to give an assurance that the ticket checking staff would be given berths. When the people came to know about it, they were very happy.

Something is wrong. Ten months have passed. 1 don't blame the Minister. When the Minister gave an assurance and when it was not implemented by the Southern Railway, I think the Minister should issue suitable instructions immediately to the concerned officials so that the ticket checking staff could be provided with berths during the night time.

In the schools run by the Railways for the children of the railway employees, social subjects such as Social Science, Geography, History, etc. are taught in Hindi from I standard to VIII standard.

In other parts of the country, these subjects are taught also in English. But in the State of Tamil Nadu, where we will not accept my imposition of Hindi, this imposition is causing a great concern in the minds of our people. Therefore, this compulsion to study in Hindi from I standard to VIII standard should be stopped immediately.

There is one more thing. In the same schools, from V standard to IX standard, Sanskrit has been made a compulsory language. Is is necessary? I don't understand the rationale behind this. Why should Sanskrit be made a compulsory language from V standard to IX standard? Why should you impose Sanskrit? This is a serious thing and against this imposition our people have fought for many years. Now you are using the Railway Ministry to impose Hindi on the non-Hindi speaking people against the assurance given by Pandii Jawaharlal Nehru. I would like to draw the attention of the hon. Minister to all these things. Mr. Vice-Chairman, I think I have finished my speech within the time given to me.

Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): Thank you, Mr. Gopalsamy. Mr. Hanumanthappa, is there anything for you to intervene in the debate? You wanted ten minutes' times. I am prepared to give.

SHRI S. JAIPAL REDDY: Sir, I suggest that Mr. Hanumanthappa should have a private talk with Mr. Jaffer Sharief.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): He wants to say something in defence of Karnataka.

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: He will shower compliments on Mr. Sharief. Let him send a greeting card to him so that the time of the House can be saved.

SHRI H. HANUMANTHAPPA (Karnataka): Thank you, Mr. Vice-Chairman. I need not learn from Mr. Gupta. I am not showering any compliments on Mr. Sharief. In fact, I never wanted to participate in this debate at. all. But I felt that an imbalanced report should not go on record. Only to set right the record, I am speaking now. I support Mr. Sanadi. We have had six Cabinet Minister of Railways from Karnataka. Who are they? Shri H.C. Dasappa, Shri K. Hanumanthayya, Shri CM. Pooncha, Shri T.A. Pai, Shri George Fernandes and Shri Jaffer Sharief. With all these six Cabinet Ministers holding the portfolio of Railways for a number of years after Independence, I think we should have been the first in the country and there should not have been any problem necessitating our standing up speaking. But the unfortunate part of it is that in spite of having six Cabinet Ministers of Railways from Karnataka, it has been discriminated against greatly. Mr. Digvijay Singh has used a word,

**पिछड़ा हुआ इलाका, रेलवे में कर्नाटक पिछड़ा हुआ इलाका है।**

**श्री नारायण प्रसाद गुप्ता:** मध्य प्रदेश के बारे में भी बोलिए।

**श्री हेच हनुमनतप्पा:** मैं आता हूं मध्य प्रदेश पर। आप आराम से बैठिए, आता हूं मध्य प्रदेश पर। भड़काने की ज़रूरत नहीं। ज़रा सुनिए, मैंने आपको इंटरप्ट नहीं किया अब उतना सौजन्य तो आप मुझे दे सकते हैं।

There are historical reasons. I don't blame the Government of India alone. There are historical reasons for this. I am not here to either defend anybody or provoke anybody.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): Please don't get provoked.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: In spite of having six Cabinet Ministers, Karnataka remained as it was. For the last 50 years, what is the development in Karnataka except the conversion of 136 kilometres into broad gauge between Mysore and Bangalore and the much

talked about Bangalore-Guntakal conversion covering an area of 40 miles. The rest of the line has gone to Andhra Pradesh.

Even the much publicised Karnataka Express and also the Rajdhani Express, about which everybody raised on eyebrow, doesn't serve Karnataka at all. The Rajdhani Express, which starts from here, runs in Karnataka for only about 100 kms. All the 2,300 KMs serve the other people. Most of the run of the Karnataka Express or Rajdhani, about which our freinds are jealous, serves Karnataka for only 100 to 150 Kms. These are the realities in spite of having six successive Railway Ministers. The other freinds should know this. If these accusations were correct, then we should have been self-sufficient in railways. There would not have been any problem in railways. But, as Mr. Sanadi said, this is again a mesmerism, make him a minister and attack him on the floor of the House, let him not spend any money for his State. I don't know. Somehow Jaffer Sharief is also hesitant to spend for the State. Of course, somehow he got this unigauge. Shri Gurudas Das Gupta or Mr. Pachouri and others should have no grouse... *(Interruption)...* You have passed the budget for the metreguage. You have also approved the project for unigauge. You sec, yours is a hinterland for certain ports like Calcutta, Bombay, Madras, etc. Being a hinterland, the Britishers developed these areas and you had your broadgauge. When unigauge system comes, you cannot spend money for conversion. You are not making super *....(Interruptions)...* So, if the money is spent for an undeveloped area, where there is metregauge and narrow gauge to be converted, why you should be jealous of that. Sir, somebody was saying that for 47 years nothing has happened. In Karnataka there have been damands for a hundred years. At the cost of repetition, I am again saying that in spite of these Ministers, in spite of the demands for a hundred years, lines like Harihar-Kotoor and Hubli-Karwar have not been taken up at all. What is the positton of Karnataka on the railway map? Andhra Pradesh has 5000 Kms. of railway track. Bihar has 5300 kms. Madras has 5,900 Kms, out of which 4,358 Kms are broad-guage Maharashtra has 5,400 Kms, out of which 3,600 Kms. arc broad-guage. A small state like Haryana has 1,498 Kms., out of which 900 Kms. are in broadguage. In Karnataka, only 903 Kms are in broadguage.... *(Interruptions)...*

AN HON. MEMBER: Is it for the Minister or for the State? For whom is he speaking? *...(Interruptions)...*

SHRI H, HANUMANTHAPPA: I am speaking for the State. I am not speaking for the Minister *....(Interruptions)....* I am speaking for the State.

SHRI S. JAIPAL REDDY: Regional justice.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Yes. I am pointing out regional discrimination which Shri Jaipal Reddy should have the indulgerce to know about *...(Interruptions)...*

So, Sir, even a State like Punjab has 2,210 Kms, out of which 2,024 Kms arc in broad gauge. This is how we were disconnected from the mainland. Being in metregauge we were disconnected from the mainland and our economic activities came to a standstill. There was no direct infrastructure. That is how the State has suffered.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): You have a made a good case against discrimination and in favour of Karnataka.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: That is the position, Sir. Now, coming back to it, one discrimination that everybody is pointing out about Karnataka and which I want to have put on record is that in the 6th Plan Jalarpet-Bangalore electrification was passed by Parliament, but it was not taken up. It stopped at the Tamil Nadu border. Why? Nobody is

answering. Unfortunately no friend from Tamil Nadu is here and Pondicherry is not part of Tamil Nadu. The Jalarpet-Bangalore electrification was passed by this Parliament. Budget was passed, but it stopped at Tamil Nadu border. It did not enter Karnataka at all. Only in the 8th Plan that has been taken. So, there are discreminations but that doesn't mean that we should discriminate elsewhere. *...(Interruption)...*

SHRI V. NARAYANASAMY: ...You said Pondicherry, why?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I only said, Pondicherry is not part of Tamil Nadu. Am I right? If I am wrong, I will include you in Tamil Nadu. You tell me?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): Kindly conclude.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Sir, I don't want to go further. I only want to bring some of these facts to the notice of the hon. Minister. *...(Interruptions}...*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): O.K., O.K. It has come on record. Shri Govindram Miri is insisting just for one minute. I will allow you for one minute only.

**श्री गोविन्दराम मिरी** (मध्य प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, छत्तीसगढ़ क्षेत्र रेलवे के मामले में अत्यंत पिछड़ा हुआ है जब कि बिलासपुर डिवीजन सर्वाधिक आय देता है। मेरी रेल मंत्री से मांग है कि पुरानी मांग जो लम्बे समय से चली आ रही है बिलासपुर में रेलवे का दसवां जोन प्रारम्भ किया जाए और जोन खोलने के लिए जो आवश्यक शर्तें होती हैं उन सारी आवश्यक शर्तों को बिलासपुर पूरा करता है इसलिए वहां पर दसवां जोन खोला जाए। इसके अलावा मेरी दूसरी मांग यह है कि बिलासपुर से अंबिकापुर, दुर्ग-जगदलपुर, बिलासपुर-मंडला-जबलपुर, कोरबा-जशपुरनगर-रांची जैसी नई रेल लाइनों की जो पुरानी मांग है वह चलाई जानी चाहिए। बिलासपुर रेलवे का बहुत बड़ा डिवीजन है। लेकिन वहां पर कोई रेलवे भर्ती दफ्तर नहीं है। वहां पर रेलवे भर्ती दफ्तर खोला जाना चाहिए।

भारत से सभी औद्योगिक केन्द्र कलकत्ता से सीधी रेल सेवा से जुड़े हुए हैं लेकिन भिलाई और कोरबा जो औद्योगिक प्रमुख केन्द्र है छत्तीसगढ़ के वहां से सीधी कोई रेल नहीं है। और इसी तरह से एक बात और कहना चाहता हूं कि एक्सीडेंट क्लेम के जो केसेज हैं उनका प्रोसीजर इतना लम्बा है कि उनको भोपाल जाना पड़ता है। मेरा आपसे अनुरोध है कि एक्सीडेंट क्लेम जो रेलवे के हैं वे स्थानीय कोर्ट को दे दिये जायें। इससे उनका निपटारा जल्दी होगा।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि जो एम०पीज को पास दिये जाते हैं, फ्रीडम फाइटर्स को जो पास दिये जाते हैं उनके नाम पर इन पासों का दुरुपयोग हो रहा है। भ्रष्टाचार बढ़ रहा है। इन पास को दूसरे लोग इस्तेमाल करते हैं। इसकी रोकथाम होनी चाहिए। मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि जो बेड रोल्स हैं एम०पीज के लिए उनकी हालत इतनी खराब हो गई है कि वे गुड बेड रोल बनने के बजाय बैड रोल बन गये हैं। **(व्यवधान)** इनकी ओर भी मंत्री जी कृपया ध्यान देने का कष्ट करें।

SHRI W. KULABIDHU SINGH (Manipur): Mr. Vice-Chairman, Sir, thank you very much for giving me an opportunity to say something on the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1994 and the Appropriation (Railways) No. 5 Bill, 1994. Sir, 1 want to submit only one point for giving a railway line to the State of Manipur in Imphal Valley. This point was raised several times in this august House and the people of Manipur have been demanding a rail line up to Imphal since the Sixth Five Year Plan days. So many promises have been made in this regard. In fact, a survey was conducted in 1990 by M/s RITES. As per that survey a few crores of rupees would be required to make a small metre gauge line of 120 kilometres from Dhansiri to Karong and another metre gauge line of 193 kilometres from Dhansiri to Karong and then to Imphal. I wrote a letter to the hon. Railway Minister and in his reply the hon. Minister gave two reasons. Firstly, this would involve financial investment of a high magnitude. Secondly, construction of this railway line

up to Imphal would be unremunerative. Sir, the non-investment of some crores of rupees may be due to financial constraints but the reasons of unremunerative nature of the construction of this railway line to link Manipur with the rest of the country is very shocking.

So, ] appeal to the hon. Railway Minister that this point of unremunerative nature should be abandoned when this very Appropriation Bill is submitted to demand crores of rupees beyond the allocated fund. So, my humble appeal is that a provision for the rail connection to Imphal, at least, first up to Kalon, and then to Imphal, should be made to start with. A few crores of rupees will be required. But the Government of India should consider the strategic position, the geographical position of the State of Manipur. I this bordering with Myanmar and Bangladesh, and only inter-linked by a few kilometres with Mizoram. So. this unremunerative nature should not be a consideration for not linking Manipur with the rest of India. Sir, I did not speak about the divisive nature. The youth of Manipur are revolting. We, the all-India parties are irrelevant now. Only the militant outfits, various insurgency group are taking the field. Therefore, this unremunerative nature should not be a consideration. I would appeal to the hon. Railway Minister that the question of vote bank should also be abandoned. We have only two Lok Sabha Members and one Rajya Sabha Member from the State of Manipur. We have a very small vote bank, no doubt. But the Government of India, and more particularly the Railway Ministry should not consider the vote bank only.

[The Vice-Chairman, (Shri V. Narayanasamy) in the chair]

Sir, one may think that it is a very small State with two Lok Sabha Members and one Rajya Sabha Member, it has no vote bank value and, therefore, it should be ignored. It should not be considered like that. So, I again I appeal to the hon. Railway Minister that a beginning should be made. A few crores of rupees may be required. It may take five years or eight years. But a beginning should be made to connect Manipur with the rest of India.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY): Thank you. Kindly conclude.

SHRI W. KULABIDHU SINGH: I am concluding, Sir. Therefore, the North-Eastern States are ignored, and particularly Manipur is ignored. This sense of divisiveness and separatist tendencies developing among the youth of the State should be removed by considering Manipur as a part of India by the Railway Ministry.

With these words, Sir, I conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY): Now, Shri Dineshbhai Trivedi. The Deputy Chairman has permitted you only two minutes. Kindly conclude within two minutes.

SHRI DINESHBHAI TRIVEDI (Gujarat): Sir, I have asked for two minutes. But everybody is given five minutes. Either I speak during the Third Reading or now, whenever you permit. I will take only three minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY): Okay. You proceed now.

SHRI DINESHBHAI TRIVEDI. Sir, if this is the Railway discussion and if I am speaking, the hon. Minister knows that it has to be Kutch. And I must say, after listening to- the hon. Members, everybody feel discriminated against.

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF: May I submit one thing? You have been speaking in every session. I know what you will speak. We are all concerned about it. There is no need for you to unnecessarily repeat it.

SHRI DINESHBHAI TRIVEDI: I want to thank you because for the first

time, after 40 years, at least the issue has been taken note of. All I want to submit, Sir, is that we are getting a little confused in the Kutch because of the wrong signals. You were very kind to announce the dates also. You were very kind. I appreciate, the entire region of Kutch appreciates that you seriously and sincerely wanted to visit Kutch. And I am totally aware of it. But somehow, some things are missing in between. We the people of Kutch do not know what the link is which is missing. But I and the people of Kutch have no doubt about your sincerity of purpose. All that I am suggesting is this. We have lots of problems. Very right, every region wants conversion of its track. What I am talking about is the track between Gandhidham and Bhuj. The Government of India cannot provide this to everybody because of the resource constraint. But we have come up with the suggestion that the people of the region are willing to pay. You are accepting money from the World Bank and the International Monetary Fund. You are going in for privatisation of the airports and all that. Nothing wrong in it. It is well within our right to do that. Then why not this also? I would, therefore, humbly request the hon. Minister that he should kindly expedite this so that the people do not feel frustrated. Thank you.

SHRI JAGESH DESAI: Sir, he has given an assurance. I am sure Mr. Jaffar Sharief would carry out that assurance.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY): The hon. Minister, please.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C.K. JAFFER SHARIEF): Mr. Vice-Chairman, Sir, I am grateful to the hon. Members who have participated in this discussion. There have been a wide range of views expressed by hon. Members during this discussion on the Railways' Supplementary Demands for Grants for the year 1994-95.

There have been many constructive suggestions. There has also been some constructive criticism. I assure the House that these suggestions would be considered for implementation, wherever possible.

The Supplementary Demands for Grants presented to Parliament are in respect of 12 important items of work which are required to be taken up on an 'out-of-turn' basis during the current year. These can be broadly classified into the following groups: Work tor of the overaged rails, improvement in safety aspects, promotion on tourism and construction of R.O.B. The detailed justification for the works has been given in the document.

Sir, in the original Budget for 1993-94, an excess of Rs. 2,195 crores was projected. Even though the core sector did not offer the freight as per the Railways' expectations, the projected excess was kept at the same level at the Revised Estimates' stage. This was made possible by reducing the expenditure. I would like to inform the House that the Railways have been able to contain the expenditure within the revised sanctioned grant. But the earnings from the goods traffic did not materialise as per our expectations mainly because of the less offer of freight from the core sector and non-payment of dues by the State Electricity Boards. During 1993-94, more than Rs. 1,000 crores remained outstanding from the State Electricity Boards. Despite such adverse factors, the Railways have improved the operating ratio to 82.93 per cent from the revised target of 83 per cent.

The House is aware that the Railways have projected an excess of Rs. 1,970 crores in the Budget for 1994-95. The latest financial indications are that the Railways would be able to achieve this target.

In the current year, the Railways are required to raise Rs. 1,050 crores as extra-budgetary resources through the Indian Railway Finance Corporation. Market conditions are quite optimistic

and it is, therefore, felt that the Indian Railway Finance Corporation would be in a position to raise the full amount from the market to finance the Railways' Plan.

An Action Plan has been launched on the Railways to improve the operating ratio by two percentage points. To achieve this improvement in the operating ratio, the Railways arc required to* introduce innovative marketing strategies and a new marketing thrust has to be given not only to lift more core traffic, but also to capture high-rated value-added finished products, in collaboration with the Container Corporation of India.

Sir, vigorous efforts arc on to contain the working expenses. 1 am hopeful that the Railways will be able to achieve the targets laid down for them. The financial trend so far noticed is that there is improvement in passenger traffic and, as a result, the earnings therefore are far more than the expectations. The freight traffic is almost at pur with the expectations but earnings arc slightly less than the proportionate targets. The reasons for this seems to be the fall in avergae lead. It is a happy sign as it indicates the industrial growth which has resulted in short lead of the freight traffic.

Several Members have raised the issue of reorganization of railway zones and creation of new divisions. As already indicated by me in the House, a Committee has been set up to reassess the work-load of the existing zones and divisions in the light of changed traffic flows, adoption of unigauge policy, etc., and suggest a suitable reorganization keeping in view the demands received from various sources. After the report of the Committee is received, a decision will be taken.

Sir, I am happy to inform the House that the Railways have introduced 39 mail/express trains during the current year. Some of the important trains are



Rajdhani Express from New Delhi to Jammu Tawi, Guwahati and Bhubaneswar and Shatbdi Express trains between Madras-Mysore, Bombay Central-A hmebabad. New Delhi Chandigarh and New Delhi-Amritsar.

With the completion of some gauge conversion projects, board gauge trains will be introduced in the near future on some sections of Western and Southern Railways. Depending upon the rolling stock, the frequency of some trains can also be increased in the near future.

Sir, I am happy to inform the House that the Railways have introduced the Passenger Insurance Scheme with effect from 1st August 1994. It is gratifying that the scheme has been introduced without putting any additional burden on the passengers.

Some Members have raised doubts that due to stress on gauge conversion, outlays for doubling and new lines arc being reduced. The pace of doubling and new line constructions has not been adversely affected in the Eighth Plan. During the first two years of the Eighth Plan, doubling of 496km. has been completed and for the third year it is proposed to complete 250 km. as against an average of 211 km. in 1990-91 and 1991-92. The Railways are separately developing a plan on global basis for doubling of lines on the entire network and prioritizing them depending upon, the needs of the traffic and resource availability.

Similarly. Indian Railways have completed 460 km. of new lines in the first two years of the Eighth Plan and another 155 km. arc planned to be completed in 1994-95, as compared to an average of 150 km. completed in 1990-91 and 1991-92 in spite of reduced budgetary support.

No funds meant for BG track renewals ill the current year have been diverted for gauge conversion work. The arrears of track renewal on on A, B, *& C* category routes on the BG system would

be completely wiped out by the end of the Eighth Plan.

Sir, some hon, Members have demanded construction of new lines, doublings, gauge conversion, electrification, etc. The demand for expansion of the railway network always exceeds the money available at our disposal. Expansion of network and improvement in the service requires huge inputs in terms of money and material. With the declining budgetary support from the general exchequer and the non-payment of our dues by many State Electricity Boards, Railways' capacity to make the allocation of funds for a large number of projects has been badly hampered.

Sir, there arc a large number of projects which arc in progress. An amount of Rs. 11,498 crores is needed to complete these works which arc already under execution. The amounts required for new lines account for Rs. 3,240 crores doubling, Rs. 630 crores; gauge conversion, Rs. 2,438 crores and electrification projects, Rs. 1,347 crores. In the face of such heavy throwforward, it may not be considered desirable to add more number of projects. Already the money made available is thinly distributed on the works in hand. Non-availability of sufficient funds leads to both cost and time over-runs.

Sir, we arc very conscious about the safety on Railways. I share the anxiety expressed by the Hon'ble Members in this regard. No doubt, the number of accidents has been coming down during the last few years, but there is no complacency in this matter. In the current year also there has been a decline in the number of accidents compared to the corresponding period of the previous year. I am, however, concerned to note that the derailments have not shown the same trend as other accidents on account of other causes. Vigorous efforts have been initiated to upgrade the track standards so that in this area also there can be considerable improvement.

Another area where the House has been expressing concern is with reference to accidents at unmanned level crossings. The following steps have been taken to prevent such accidents at unmanned level crossings:

1. Intensive educative campaigns through mass media, including TV and radio, targetted at road vehicle drivers on the precautions to be taken at level crossings.

2. Joint ambust checks in coordination with the civil authorities to nab the errant road vehicle drivers under the Motor Vehicles Act, 1988 and the Indian Railways Act, 1989.

3. Involving Village Panchayats and other agencies in rural and semi-urban areas in public awareness programmes.

4. Monitoring and ensuring provision of whistle broads, speed breakers and road signs and white painted gate posts at the approaches of level crossings.

5. Ensuring adequate visibility for road users and train drivers.

6. Provision of Rs. 25 crores in 1994-95 Railway Budget for manning 500 unmanned level crossings.

7. A decision has been taken not to open any new unmanned level crossings.

8. A decision has also been taken not to de-man any existing manned level crossing despite a fall in traffic.

Sir, the House will recollect that during my Budget Speech on the 24th of February, 1994 I stated that Government proposed to take up some gauge conversion and new line projects during the current year after these were approved by the Planning Commission. 1 am happy to inform the House that the following works have been approved by the Planning Commission. The following projects will, therefore, be started during the current year itself;

(1) Mau-Shahganj metre gauge to broad gauge. A number of our Members arc very concerned about this.

(2) Chhindwara-Parasia narrow gauge to broad gauge.

(3) Mangalore-Hasan-Arsikcrc meter gauge to broad gauge.

(4) Yellahanka-Chikballapur and Bangarpet-Kolar as first phase of Yellahanka-Bangarpet narrow gauge to broad gauge.

(5) Dumka - Mandarhill - Rampurhat. Somebody was mentioning about the Jharkhand area. Sir, it is a new line.

The anticipated cost of these works is Rs. 4433.83 crores, and the outlay for the year 1994-95 is Rs. 27 crores. As each of these works constitutes a new service, these will be taken up by withdrawing Rs. 0.90 crores from the Contingency Fund of India as permitted in such cases. The money so withdrawn from the Contingency Fund of India will be recouped through Supplementary Demands for Grants which I shall be submitted to Parliament during the next session.

Sir, hon. Member, Shri Singla, mentioned that 10 lakh tonnes of foods was lying in Punjab. Railways have lifted all the foodgrains offered for movement by the FCI and trade in Punjab and other States. However, loading of foodgrains has suffered on account of heavy stocks available in consumption areas. That is, there is no storage capacity. Additional storage capacity is not available.

Railways are geared up to lift all goods traffic to be offered by the FCI and the trade. Even in the other House while replying on the same demands, I have made very clear about our capacity to carry. There have been doubts because we have not been able to place wagon orders. It is not that we cannot carry the traffic. Today the fact remain is, as I mentioned before, that the traffic has declined in what we call the core-sector. We are in a position to carry the traffic that is available. We have rather an idle capacity. That is one of the reasons.

On another thing I must remove the doubts and fears of our friends, particularly from West Bengal, who are very much concerned about the wagon industry. I am nobody. I am also one amongst you. I also have the same aspirations for the people. For 40 years we have not expanded any network. Our friend from Manipur was talking just now about the network development in his State. My heart goes out for him. Even my friend from Gujarat was talking the same thing. Everybody wants a network to be developed. Let us analyse it. I want the indulgence of the Members of Parliament. It is just not possible for one Minister to look after everything. Our system, our bureaucracy, our methods will hoodwink everybody. It is here I feel sometimes that one should not be a Railway Minister for a longer period. I am saying this with a lot of feeling of hurt. It is all right. Criticism is welcome. Nobody need to be shy about criticism. Every Railway Minister is criticised. I am not somebody who can be free from that. But when someone puts one's heart and soul and tries to mobilise the resources and contributes to the development without getting anything from the General Exchequer and contributes from the Railways to the General Exchequer, is it not to be appreciated. Then what is it that you are going to appreciate? I hold my management and workers in high esteem. I must say next to Army, Railways is the one sector which can accept a challenge to deliver the goods. But at times the if Railway, being a commercial sector, docs not address itself to the customers' satisfaction...

SHRI JAGESH DESAI: Mr. Minister,...

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF: Please bear with me, lest it should go out of my mind.

Sir, I am very clear in my mind. I want to warn my management and workers. If any of their activity slackens and if it does not address itself to the customers service, whether passenger or freight, that particular activity will go to the

private sector. I am saying this in the presence of our Left friends, who may not misunderstand me. As long as I am here, I am first a passenger. I am not here to defend the Railways. Today, if I do not set the matters right, tomorrow some people may come and tell me, because I am a Minister things are like this. That is a different issue. But I consider myself as an ordinary passenger. This is the problem. If they are not able to look after and if they become incapable of doing it, we can hand it over to somebody else, who can look after it better. The Railway has always stood by the hopes and aspirations of the people and lakhs of officers and workers, who are working in the Railways have always taken up the challenges. They have come up to their expectations. I am sure we will be able to take care of it. I know that I have not been able to answer every Member's point. I will be writing to them separately.

SHRI V. GOPALSAMY: Would you yield for a minute?

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF: I am sorry. It is good that you got up, because I forgot answering your point.

Sir, there has been a charge that money is diverted from Tamil Nadu to Karnataka. Sir, I must inform the House that this kind of money transfers do not even come to our notice.

Sir, there has been a charge that money has been diverted from Tamil Nadu to Karnataka. I must inform the House that this kind of money transfers doesn't come to our notice. Some time back money has been transferred from Karnataka to some other place. I do not know about this thing. *..(Interruptions)...* Please listen to me. What I have been told here is a news. This happens at the Board level or the Zonal level. Here, what is the system?

SHRI V. GOPALSAMY: It was not a meagre amount. It was Rs. 20 crores. This amount has been transferred from Tamil Nadu to Karnataka. This is my charge.

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF: I am telling you, whether it was Rs. SO crores or Rs. 20 crores or Rs. 10 crores or Rs. 2 crores, I am totally unaware of it. I am telling you honestly. If you do not want to believe me, it is up to you. Honestly, I do not know about it. I pame to know about it only when it was raised in the other House. I got this verified..... *(Interruptions)...* Please bear with me. The Railway funds allocation does not go in the name of a State. From the Railway Board, it goes to the Zones. The Railway Southern Zone is in Madras. So, it has gone there. Then, from there it has gone to Karnataka. I must say that.

SHRI V. GOPALSAMY: The amount meant for one project in Tamil Nadu has been diverted to another project in Karnataka. That is my charge. *..(Interruptions)...* Mr. Sharief, the funds which allotted for one project which has been pending for years has been diverted to some other project. This is my charge. It may be one Zone. This is my charge. If the hon. Minister is convinced that something has taken place, would he correct it?

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF: This kind of diversion of funds keeps on taking place because for a project which is nearing completion, if it is short of funds, then, funds arc diverted to complete that project so that it can generate productivity. This is how the system is going on. It is not our intention to deprive one State and give benefit to another State.

SHRI V. GOPALSAMY: We are at a loss.

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF: I am not aware from which project they have taken away the funds and on which they are spending it. Let me ascertain what the reason behind this is. If 1 find any unreasonable transfer of money, then, I will restore it back. If it

is reasonable, if it is justified, if it is for some project to complete it and generate money, then, we should not worry about it.

DR. BIPLAB DASGUPTA (West Bengal): Just a minute. We have had our food. But I understand that many of the people who are working in this House have been denied food. There is some misallocation of food or whatever it is. *..(Interruptions)...* Quite a number of people are there, they went for food but food was not available there. What I am saying is that it is rather unfortunate and it indicates a lack of efficiency on the part of House management. Those people have been left with no food while we have the debate here. They have been without food. A very unfortunate thing has happened. I do not know what arrangement has been made. But something has to be done. We cannot allow them to continue to work like this.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY): I will tell the Parliamentary Affairs Minister about it. Let us not dilute the subject.

DR. BIPLAB DASGUPTA: No. All these Reporters, all these Interpreters and the other staff who attend to us have not had their food. If I had know earlier that they had not had their food, then, I would not have taken food.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY): Mr. Gupta, the Parliamentary Affairs Minister will take care of it.

SHRI V. GOPALSAMY: Sir, you have heard about the request of the ticket checking about providing sleeper accommodation on long distance trains. You have given an assurance that you would look into it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY): Mr. Gopalsamy, each and every point cannot be answered by the Minister. *..(Interruptions)...*

THE MINISTER OF PARLIA-MENTARY AFFAIRS (SHRIMATI MARGARET ALVA):, why should I bother? *..(Interruptions)...* Let them raise it.

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF: Sir, it is a human problem. Based on the distance and is sleeper accommodation is absolutely necessary, we will have to give them some relief. I would look into that. Let me tell you frankly that I myself wanted to give more elaborate reply on many issues, but because of the time constraint, we are sitting late and there is the other business before you. I thought that I should not take much time of the House.

SHRI NARESH YADAV: Sir, what about Sahibganj, Jhajha and Katihar?

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF: We are aware of the problem and we are concerned about it. My colleague, Mr. Rameshwar Thakur, came to me with a delegation and we have discussed this matter. *(Interruptions)* As you know, the phasing out of the steam locos is not something new. It is a continuous process. We are doing redeployment. We know when this loco shed was there, the market was there, when the people came to know about it, I said: "Why are you worried? We are not retrenching the people." They said: "Because of this activity, the market was there. Now, because of this, the market has shrunk." Now, we are finding out various alternatives to see that they do not suffer. We are quite concerned about it. Sir, I don't want to take much time of the House.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V NARAYANASAMY): Mr. Minister, you can write to the individual Member

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF: 1 will be writing to the individual Members and now I commend these Bills for the consideration of the House. *(Interruptions)*

SHRI JAGESH DESAI: Sir, you talked about the idle capacity of wagons. *(Interruptions)*. You arc not even utilising them. *(Interruptions)* Even after

registration, they have not used the wagons. I had raised this point last time also. But the same position is prevailing there. They have written letters to you. They have also written letters to me. I have handed over those letters to the officers also. But still wagons are not made available. When you have got the idle capacity, you should do it. *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY): The Minister said that he has idle capacity in respect of wagons. He will take care of it.

SHRI GOVINDRAM MIRI: Sir, what about our long pending demand of Bilaspur... *{Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY): Mr. Miri, the Minister said that he will write to you.

Now, I shall put the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1994 to vote, the question is:

> That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1994-95 for the purpose of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.

*The morion was adopted.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY): Now, I shall take up elausc-by-clause consideration of the Bill.

*Clauses 2 and 3 and the Schedule uric added to the Bill.*

*Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.*

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF: Sir, I move:

That the Bill be returned.

*The question was put and the motion was adopted.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY): Now, we shall take up the Appropriation (Railways) No. 5 Bill, 1994 to vote. The question is:

> That the Bill to 'provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 1992 in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.

*The motion was adopted.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY): Now, we shall take up clause-by-clause consideration of the Bill.

*Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.*

*Clause I, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.*

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF: Sir, I beg to move

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

## THE DR. B.R. AMBEDKAR UNIVERSITY BILL, 1994

THE MINISTER OF HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT (SHRI ARJUN SINGH):

Mr. Vice-Chairman, Sir. I beg to move:

That the Bill to establish and incorporate a teaching and residential University in the State of Uttar Pradesh and to provide for matters connected therewith or incidental thereto, be taken into consider-ation.